This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

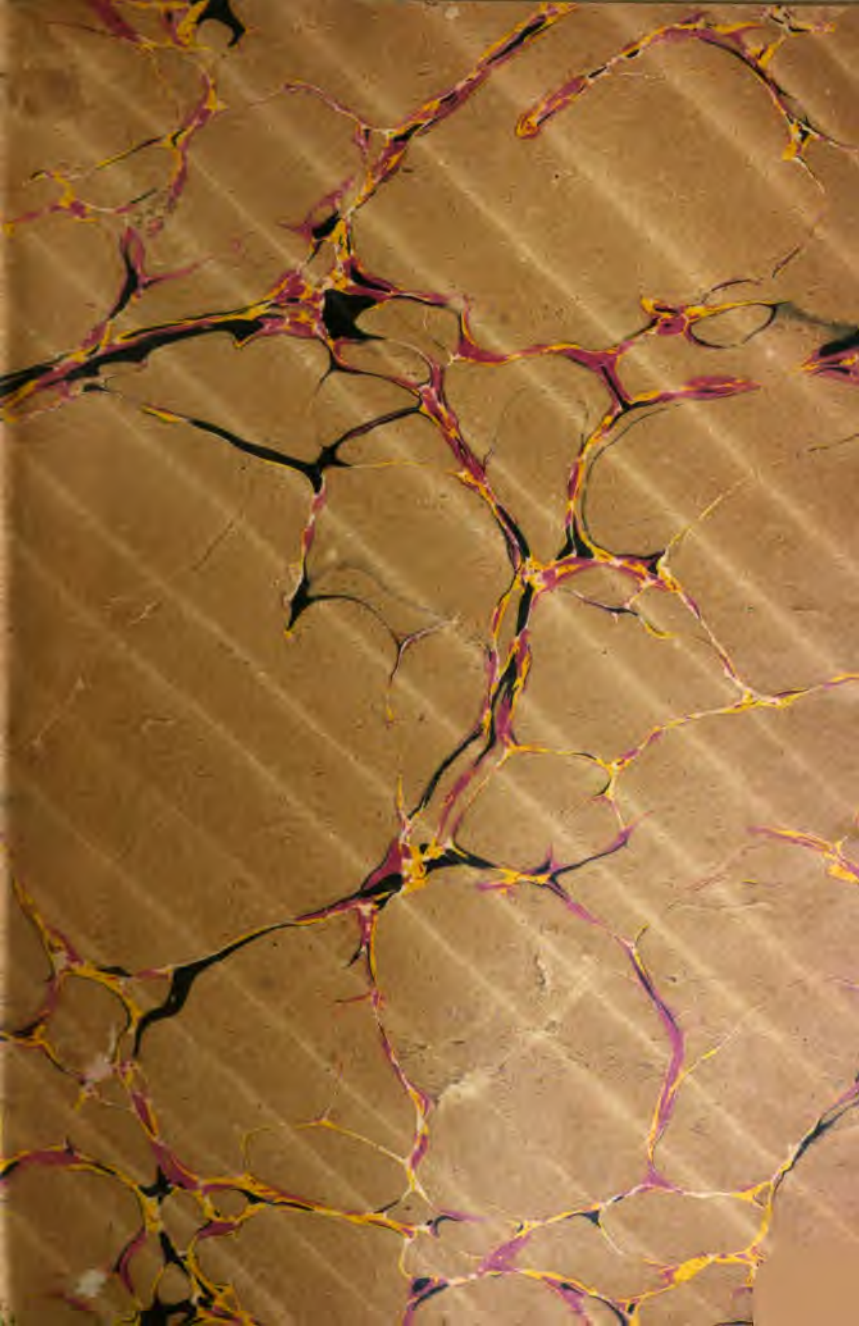
À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

$B 237 321

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Accession 98441 . *Class* .



BIBLIOTHÈQUE DU MUSÉE SOCIAL

GEORGES BLONDEL

L'essor industriel & commercial du Peuple Allemand

TROISIÈME ÉDITION

Refondue, mise au courant et augmentée

LIBRARY OF THE UNIVERSITY CALIFORNIA

PARIS

LIBRAIRIE DE LA SOCIÉTÉ DU RECUEIL GÉNÉRAL DES LOIS ET DES ARRÊTS

FONDÉE PAR J.-B. SIREY, ET DU JOURNAL DU PALAIS

Ancienne Maison L. LAROSE et FORCEL

22, Rue Soufflot, 22

L. LAROSE, Directeur de la Librairie

1900

L'essor
industriel & commercial
du
Peuple allemand

IMPRIMERIE
CONTANT-LAGUERRE

BAR-LE-DUC

L'essor industriel & commercial du Peuple Allemand

PAR

GEORGES BLONDEL

Docteur en droit, Docteur ès-lettres, Agrégé de l'Université
Professeur à l'École des Hautes-Études commerciales
et au Collège libre des Sciences sociales

TROISIÈME ÉDITION

Refondue, mise au courant et augmentée

LIBRARY
UNIVERSITY
CALIFORNIA

PARIS

LIBRAIRIE DE LA SOCIÉTÉ DU RECUEIL GÉNÉRAL DES LOIS ET DES ARRÊTS
FONDÉ PAR J.-B. SIREY, ET DU JOURNAL DU PALAIS
Ancienne Maison L. LAROSE & FORCEL
22, rue Soufflot, 22
L. LAROSE, Directeur de la Librairie

1900

HC 286
.B6

GENERAL

PRÉFACE

DE LA TROISIÈME ÉDITION

La seconde édition de ce livre, que les revues scientifiques comme la presse quotidienne ont continué à apprécier favorablement, a été presque aussi rapidement épuisée que la première. Il est permis de croire qu'il a contribué à faire quelque bien, en montrant, par des chiffres et des faits, qu'il ne suffit pas de nous décerner le titre de « grande nation » et que nous avons fort à faire pour reconquérir la place que nous avons perdue; en montrant aussi, par l'exemple l'Allemagne, qu'il ne faut jamais désespérer de la fortune, qu'il y a une méthode pour réussir, et que, si nous le voulons, les moyens du succès sont entre nos mains.

98441

Il reste cependant bien des Français qui ne savent pas voir ou ne veulent pas agir. Les uns ferment obstinément les yeux, et rien ne peut les décider à les ouvrir : ils ignorent de parti pris les luttes qui se sont engagées aujourd'hui dans le monde entier, sur les champs de bataille de l'industrie et du commerce. D'autres, plus nombreux peut-être, sentent bien notre infériorité ; mais ils se consolent en pensant au rôle politique, littéraire, artistique que nous jouons toujours heureusement, et respirent avec satisfaction l'encens qui nous arrive encore de l'étranger. D'autres, enfin, renonçant à lutter, regardent la décadence vers laquelle nous marchons comme la conséquence d'une fatalité historique ou d'un mal incurable. Tous sont prêts à entonner le même refrain : il n'y a rien à faire.

Plus que jamais j'estime au contraire, à la suite de nouvelles enquêtes, qu'il y a beaucoup à faire. Moins que jamais le moment est venu de nous croiser les bras. Un combat décisif est engagé sur toutes les mers, dans tous les ports, dans tous les comptoirs, dans toutes les usines de l'univers. Nous sommes arrivés à une heure où les nations vont prendre, pour longtemps sans doute, leur place dans le monde. La politique n'est-elle point d'ailleurs chaque jour plus étroitement dépen-

dante des intérêts économiques? Ne point se pourvoir, c'est s'ensevelir volontairement parmi les nations en décadence ou les peuples morts.

L'évolution contemporaine fait donc surgir de nouveaux et impérieux devoirs pour tous ceux qui ont au cœur l'ambition de servir leur pays, des devoirs analogues à ceux auxquels un soldat ne peut se dérober sans trahir : la paix apparente qui règne aujourd'hui n'est qu'une guerre perpétuelle d'influences disputées et conquises.

Aux idéalistes et aux raffinés, qui dédaignent de s'occuper des transformations matérielles de l'humanité, je n'hésite pas à répondre que, même au point de vue littéraire ou artistique, l'influence d'une nation ne peut survivre indéfiniment à sa richesse et surtout à son expansion au dehors. Sans doute la prospérité économique d'un peuple n'est pas la mesure de sa valeur. Une civilisation trop utilitaire offre de grands dangers. Mais les qualités les plus hautes ont besoin d'un point d'appui terrestre, et le patriotisme, fût-il comme le patriotisme français tout pénétré d'idéalisme et de vues désintéressées, commande les actions énergiques. Un peuple, pour être grand par l'esprit, ne peut se passer d'avoir un corps vigoureux, et ce n'est plus seulement par les armes que se conquiert la puissance. Les vraies batailles dans cette guerre

sans armistices qui met aux prises tous les peuples de l'univers, se livrent aujourd'hui partout où l'initiative grandissante des États ou des particuliers promène le pavillon et les marchandises, la langue et l'esprit d'une nation. Et d'ailleurs les luttes économiques ne trempent-elles donc pas, elles aussi, les énergies morales, ne montrent-elles pas que le succès aujourd'hui, moins que jamais, se donne au hasard, qu'il s'achète et se mérite? La fortune a perdu son bandeau et sa roue : elle est devenue une personne très clairvoyante et très raisonnable.

On se tromperait au surplus si l'on croyait que je cède à un vain désir de vanter outre mesure le peuple allemand, sa supériorité morale ou sa générosité. Enquêteur consciencieux de l'Allemagne contemporaine, après avoir étudié longtemps l'Allemagne d'autrefois, j'ai été frappé, plus qu'un autre peut-être, de l'application persévérante et de la méthode scientifique qui ont transformé la vie et même l'esprit des peuples germaniques, qui ont triomphé d'une nature ingrate, multiplié la richesse, accru le bien-être et déjà couronné d'un certain succès l'effort, encore un peu artificiel et prétentieux de ces récents parvenus.

Mais je n'en reste pas moins convaincu que la

civilisation et le progrès d'une nation ne peuvent tenir à de simples facteurs économiques et à des causes matérielles, et que l'on ne peut impunément absorber toutes les forces vives d'un peuple dans le positivisme de la science, de la finance, du commerce ou de l'industrie.

Or le génie philosophique et la puissance intellectuelle que l'Allemagne dépensait jadis en épopées métaphysiques ou en œuvres poétiques se trouvent aujourd'hui appliqués à la découverte de nouveaux moyens de production ou à la recherche de nouveaux débouchés. Dans le silence des préoccupations idéales et des pensées généreuses, les intelligences ne s'exercent plus que dans l'enceinte étroite des recherches utilitaires, les cœurs ne semblent plus battre que pour des calculs intéressés; les questions qui priment toutes les autres ce sont celles de coupons à toucher, de dividendes à augmenter, de bénéfices à accroître [1]. La prospérité économique actuelle peut provisoirement dissimuler l'insuffisance d'une telle conception de la vie; mais je n'hésite pas à dire que cette évolution prépare de grands dangers.

(1) Dans un remarquable article de la *Contemporary Review*, William Clarke a fait remarquer, non sans raison, que la politique de Bismarck, si remarquable à certains égards, a abouti au matérialisme le plus étroit dans la vie et dans la pensée. « L'organisation extérieure et politique de l'Allemagne, dit-il, est magnifique. Mais les tra-

Qu'une crise survienne, et on verra que, sous le voile brillant de cette activité qui éblouit, se cachent encore bien des misères, bien des larmes et aussi quelques tares, accrues par la prospérité même du pays.

Déjà, en Allemagne, des esprits clairvoyants s'inquiètent du lendemain et redoutent des réveils terribles.

Et d'abord, même au point de vue scientifique et industriel, il est permis de s'effrayer de l'abaissement qu'amène inévitablement l'abandon des spéculations idéales et de craindre que l'industrialisme, qui déborde sur toutes les sphères de l'activité nationale, ne soit funeste à la science

ditions de la vie domestique, simple, modeste, religieuse n'existent plus. Le nouvel Empire n'a donné naissance à aucun mouvement littéraire vigoureux ». Cet article peut être rapproché d'une étude de M. L. Bamberger, dans la revue *Die Nation*, t. XIII (1896), p. 653, qui se montre sévère pour la bourgeoisie allemande. « Elle s'est laissée éblouir par Bismarck le doctrinaire de l'isolement, l'apôtre des haines de race, le défenseur des privilèges des agrariens. Bismarck n'a aucunement développé le sens politique des classes moyennes et leur abaissement est profond ». V. aussi le curieux livre de Wilhelm Uhde, *Am Grabe der Mediceer, Florentiner Briefe über deutsche Kultur*, 1899. L'auteur prétend que la civilisation actuelle de l'Allemagne, en dépit du sentiment de satisfaction qu'éprouvent la plupart des Allemands « est extrêmement basse » (p. 121). La politique bismarckienne a été funeste. Le développement de la « technique » a rabaissé les Allemands au rang de « manœuvres »; la recherche du confortable étouffe les grandes pensées et amollit les caractères. L'enseignement, incliné trop exclusivement vers les *realia*, ne permet même plus aux enfants « d'apprécier le génie » et il empêche l'éveil de « l'individualité. »

allemande elle-même, après avoir tué la philosophie.

« La vie de l'esprit, me disait il y a quelques mois un des professeurs de l'Université de Berlin, est à demi-morte en Allemagne. Les hautes spéculations n'intéressent plus personne. La science pure semble éclipsée par toutes ces applications pratiques qui sans doute sont sorties d'elle, mais qui la font oublier à beaucoup; de sorte qu'on peut craindre que ce positivisme scientifique dont nous sommes aujourd'hui si fiers ne finisse par tarir peu à peu la source même où il doit forcément s'alimenter. »

Mais c'est surtout des difficultés sociales qu'il est impossible à un regard perspicace de ne point s'alarmer. La formation de ces grandes agglomérations industrielles, au sein desquelles les idées subversives fermentent si aisément, pourrait compliquer d'une façon formidable les problèmes de l'avenir. Qu'un simple ralentissement se produise, et ces masses ouvrières, tranquilles aujourd'hui parce que le râtelier est bien garni, ne se résigneraient sans doute pas à une situation amoindrie. L'Allemagne déclinerait peut-être d'autant plus vite que d'une part la situation des classes agricoles n'est pas brillante, que, d'autre part elle a plus complètement abandonné ces vues

désintéressées qui nous ont placés au premier rang dans le domaine des nobles préoccupations, et nous ont justement valu dans le monde un si grand rayonnement.

Le progrès moral de l'Allemagne ne marche pas non plus du même pas que le progrès matériel. Les dernières statistiques accusent un accroissement inquiétant de la criminalité : 477.701 condamnations en 1898 contre 463.585 en 1897, 456.999en 1896, 454.211 en 1895, 446.110 en 1894. L'accroissement de la criminalité est de 3 0/0, c'est-à-dire double de celui de la population[1]. Il y a évidemment dans le développement économique actuel du peuple allemand quelque germes malsains. Aussi plus d'une fois, en constatant cette sorte de fièvre industrielle qui s'est emparée d'une partie des habitants, ai-je reporté ma pensée vers ces populations agricoles dont l'étude me laissait naguère, en dépit de tant de difficultés et de misères auxquelles elles demeurent rivées, une impression consolante. Et aujourd'hui plus que jamais, j'aime à reconnaître « la supériorité morale de ceux pour qui l'idéal à

(1) Cf. Müller, *Die Entwickelung der Kriminalität in Preussen in den letzten Dezennien*, *Jahrbücher fur Nationalœkonomie und Statistik*, t. 18 (1899), p. 642. V. aussi W. Rein, *Jugendliches Verbrechertum und seine Bekämpfung*, *Zeitschrift für Socialwissenschaft*, 16 janvier 1900, p. 4.

atteindre se trouve encore dans ces conditions de vie paisible et modeste dont ne se contente plus assez notre époque trop avide de jouissances, de confortable et de bien-être[1]. »

Plus d'une fois aussi, en visitant ces contrées où l'intensité de la production frappe tout d'abord si vivement l'observateur, je me suis rappelé les réflexions que suggérait jadis au cardinal Manning un voyage dans les centres industriels du Lancashire : « Si le but suprême de la vie, écrivait-il, est de multiplier les mètres de toile et de coton, si la gloire de l'Angleterre consiste à en produire indéfiniment, au plus bas prix, afin de les vendre à toutes les nations, résignons-nous; mais si la vie de famille, la pureté du foyer, l'éducation des enfants, les devoirs des époux et des mères sont au contraire des choses sacrées, au point de dominer la valeur de tout ce qui peut être vendu au marché, alors défions-nous de ce qui peut amener la destruction de la vie domestique et l'abandon des enfants, de ce qui aide à transformer les pères et mères en machines vivantes, en bêtes de somme qui se lèvent avant le soleil et rentrent au logis exténuées, uniquement pour y dormir et y prendre un peu de nourriture. »

(1) V. nos *Etudes sur les populations rurales de l'Allemagne*, p. 413.

Manning était de ceux qui pensent que la prospérité matérielle ne doit venir que « par surcroît ». Et c'est au contraire parce que l'Allemagne place la poursuite de son développement économique au premier rang de ses préoccupations, que cette prospérité actuelle ne doit ni nous faire illusion ni décourager nos efforts. Le progrès économique n'est grand, n'est admirable, que dans la mesure où ceux qui le poursuivent mêlent une pensée généreuse et le souci continuel du progrès moral à leurs efforts. Or ce souci ne m'a guère paru hanter le cerveau de la plupart des industriels avec lesquels j'ai du me mettre en rapport. Et j'estime qu'en dépit de nos misères, nous conservons à ce point de vue une certaine supériorité. Nous ne sommes pas aussi menacés que l'Allemagne d'être submergés par l'industrialisme; car, par les qualités mêmes de notre race, nous ne nous dépenserons pour les tâches d'ordre économique que si, derrière leur réalisation, nous apercevons un but idéal et humain à atteindre.

Mais il ne faut pas méconnaître la grandeur et l'utilité de l'effort pratique. Après nous être laissés trop longtemps absorber par la contemplation de nous-mêmes, voici que nous usons le meilleur de nos forces dans des luttes passionnées ou de vaines discussions qui accroissent encore nos habitudes

d'idéalisme absolutiste et intransigeant. Aussi ne faut-il pas craindre de crier et de crier très fort aux oreilles de ces masses, tantôt indolentes, tantôt violentes, qui forment la majorité, de tâcher de leur faire lever la tête, de les déterminer à regarder au dehors avant de s'enfermer chez elles pour s'absorber dans des occupations frivoles ou se complaire à de stériles querelles.

La nouvelle édition que nous publions aujourd'hui est un cri d'alarme au milieu de tous les cris de discorde dont nous avons depuis quelques années fait retentir le monde. Puisse-t-elle aider les Français de bonne volonté à comprendre les progrès qui se font chez nos voisins. Ce n'est point le tableau complet des transformations économiques de l'Allemagne à la fin du XIXe siècle qu'elle contient. Bien qu'elle soit plus développée que les précédentes, bien que tous les chapitres en aient été remaniés, je tiens à redire ici que, sur un sujet qui comporterait plusieurs volumes, je n'ai entendu présenter qu'une simple esquisse. J'ai seulement voulu, en multipliant les indications bibliographiques, les annotations et les renvois, permettre à ceux qui sentent l'importance de ces graves questions de compléter mon travail.

Je n'ai pas voulu répondre à toutes les criti-

ques qui m'ont été adressées. Il se peut que de légères erreurs se soient glissées dans les statistiques que j'ai reproduites. Plusieurs d'entre elles ont été empruntées, en effet, à des livres de seconde main, à des rapports, à des articles de revue dont il ne m'a pas été possible de vérifier l'exactitude. Pouvais-je avoir la prétention de faire en quelques mois une enquête directe et approfondie sur toutes les branches de l'activité économique du peuple allemand? Je me suis efforcé du moins de recueillir et de classer les renseignements épars dans une foule de documents que mes compatriotes, je le sais, ne lisent guère, et où il y a cependant beaucoup à apprendre. C'est à eux surtout que j'ai pensé en rédigeant à la hâte, il y a deux ans, et en remaniant à deux reprises ce petit volume. C'est parce que j'écrivais pour eux que je me suis beaucoup plus occupé (fallait-il me le reprocher?) du commerce extérieur et de l'expansion de l'Allemagne au dehors, que du marché intérieur [1]. C'est de ce côté, en effet, que les Français ont le plus d'efforts à faire, encore que je ne méconnaisse nullement, comme on l'a cru, que le commerce d'exportation soit « chanceux ».

(1) Ernst von Halle, *Deutschlands wirthschaftliche Entwicklung in fremder und heimischer Beleuchtung*, *Preussische Jahrbücher*, avril 1899, p. 1.

Je ne me suis pas non plus laissé influencer « par les idées de l'école mercantile ». J'ai assez étudié la situation des agriculteurs allemands pour savoir que beaucoup d'entre eux ne voient pas sans regret et sans appréhension l'Allemagne se transformer en « *Exportindustriestaat* ». On peut, sans s'associer à toutes les récriminations des ruraux, reconnaître que leurs doléances renferment une part de vérité. La diminution progressive des populations agricoles et l'accroissement des populations industrielles ont eu pour résultat une affluence un peu excessive, j'en conviens, des produits agricoles étrangers. L'accroissement des importations n'est pas nécessairement en effet un signe de richesse. Non, la différence entre les importations et les exportations devient au contraire inquiétante quand elle provient de denrées dont la nation elle-même pourrait produire une bonne partie et que le travail agricole étranger obtient le privilège de fournir. L'Allemagne fait sans doute de gros bénéfices avec son industrie, mais elle paie quinze cent millions de marcs à l'étranger en retour de produits agricoles qu'elle pourrait en partie récolter elle-même, et qui sont après tout les plus rémunérateurs de tous, puisqu'ils sont dans une large mesure un don de la nature [1].

(1) Cf. sur ces divers points le récent ouvrage de Lujo Brentano

Et puis ces usines gigantesques, qui ont d'ailleurs une tendance invincible à s'agrandir, ne pouvant plus arrêter leur production, la conquête perpétuelle de nouveaux marchés s'impose. Or, cette conquête sera-t-elle indéfiniment possible? Le marché menace d'être encombré, et malgré leur esprit entreprenant les Allemands n'arriveront peut-être pas à multiplier les relations commerciales et les débouchés dans une mesure suffisante pour écouler l'excédent de leur production. La situation est d'autant plus inquiétante pour l'avenir que les conditions avantageuses dans lesquelles travaillaient jadis les industriels se modifient. Les salaires ont trop augmenté pour que la différence entre les produits allemands et les produits similaires des autres nations puisse rester considérable; le temps n'est plus éloigné où l'ouvrier allemand sera aussi bien payé que l'ouvrier français ou même que l'ouvrier anglais.

Je ne me dissimule pas ces dangers. Mais en traçant le tableau des transformations économiques de l'Allemagne contemporaine, j'ai voulu. car un semblable enseignement doit porter ses fruits, raconter comment un peuple qui n'a cependant pas nos qualités a su travailler de-

et Robert Kuczynski, *Die heutige Grundlage der deutschen Wehrkraft*, Stuttgart, 1900, plein de chiffres et de citations du plus haut intérêt.

puis un quart de siècle à sa grandeur. Si j'ai de nouveau, au retour d'un récent voyage, jeté un regard attristé sur la France, ce n'est pas pour le plaisir de la dénigrer, ou de jouer le rôle si ingrat d'avertisseur. Ce qu'il importe, c'est de mettre en lumière les conditions scientifiques et morales du succès, en même temps que les raisons qui doivent nous le faire rechercher et obtenir.

La France, écrivait un jour Michelet, reste toujours « le pays dont toute la terre enrage et raffole. Personne, ajoutait-il, n'est froid pour lui. Tous en disent du bien ou du mal. A tort ? A raison ? qui le sait? Nous, nous n'en disons qu'un mot : on ne souffre gaiement qu'en France. C'est le peuple qui sait mourir. »

Savoir mourir c'est beau ! Savoir vivre, quand on veut mettre en ce grand mot tout ce qu'il requiert, ce n'est ni moins patriotique, ni moins brave. Soyons dignes de vivre par notre énergie et notre volonté. Sachons faire un emploi plus généreux et plus patriotique de tant de forces et de passions, qui s'aigrissent faute d'applications saines et de directions utiles. L'heure ne doit pas être au découragement, à la veille de cette grande manifestation économique à laquelle la France a convié le monde. Montrons aux étrangers que nous n'avons rien perdu de nos qualités. Et que

chacun travaille pour sa part d'homme (je n'ai pas eu, en écrivant ce livre, d'autre ambition), à l'œuvre commune et à la prospérité de la patrie.

Janvier 1900.

PRÉFACE

DE LA SECONDE ÉDITION

La première édition de ce ouvrage a été rapidement épuisée. Quoiqu'il renfermât quelques appréciations sévères, on lui a fait bon accueil. En dépit du vieux fond de chauvinisme qui trouble souvent notre jugement, nous commençons à sentir que les progrès des autres peuples se font à notre détriment, et que leur prestige grandit, à mesure que le nôtre diminue. Mais nous avons encore beaucoup à faire pour les bien connaître et les bien juger. Le nouveau voyage d'étude que je viens d'entreprendre, à la demande du Musée social, m'a permis de recueillir un grand nombre de statistiques et de renseignements que j'ai utilisés dans cette seconde édition. J'y ai joint de

nouveaux extraits des principaux rapports consulaires ou articles de revues parus dans le courant de l'année. Le plan général du livre n'a pas été modifié, les conclusions sont aussi les mêmes, mais tous les chapitres ont été remaniés, la plupart ont été considérablement augmentés. En comparant cette édition à la précédente, le lecteur pourra se convaincre que c'est presque un ouvrage nouveau.

Je me plais à espérer que sous cette forme un peu élargie cette simple esquisse pourra mieux éclairer ceux qui pensent que l'étude consciencieuse de l'étranger est éminemment propre à nous exciter au travail et à nous pousser dans la voie du progrès.

Octobre 1898.

PRÉFACE

DE LA PREMIÈRE ÉDITION

Ce petit livre a pour origine une conférence faite au Musée social le 21 décembre 1897. N'ayant pu, dans le court espace d'une heure, qu'exposer à grands traits l'évolution économique de l'Allemagne depuis 1870, j'ai voulu répondre au désir qui m'a été exprimé en développant quelques parties de cet aperçu, en lui donnant surtout, par l'adjonction de chiffres et de détails empruntés à des documents récents, plus de précision. Ce livre n'est d'ailleurs lui-même qu'une esquisse. J'espère, en effet, pouvoir bientôt, sur un sujet qui est pour nous d'une haute gravité, présenter à mes compatriotes un ouvrage plus complet. Après avoir, sur la demande du Musée social,

commencé par étudier en 1895 et 1896 la situation des populations agricoles de l'Empire allemand[1], j'ai entrepris un travail du même genre pour les populations industrielles. C'est après l'achèvement de ces études préliminaires que j'essaierai de tracer le tableau des transformations économiques et sociales de l'Allemagne dans le dernier quart du XIXe siècle.

On me trouvera peut-être au cours de ce volume un peu pessimiste. Nous n'aimons guère les vérités douloureuses et j'ose à peine croire que ma voix sera mieux écoutée que celle d'autres écrivains distingués qui ont déjà traité ce sujet. Mais j'estime qu'un Français qui a pu étudier longuement sur place l'évolution politique et économique de ceux qui furent nos ennemis hier, et qui pourraient, hélas! le redevenir demain, a le devoir de dire ce qu'il en sait et ce qu'il en pense. Peut-être l'exposé impartial des faits, si attristants pour notre patriotisme, que j'ai rassemblés ici, provoquera-t-il quelques réflexions et fera-t-il finalement quelque bien.

Février 1898.

(1) *Études sur les populations rurales de l'Allemagne et la crise agraire*, 1 vol. in-8°, de XII-522 pages avec 9 cartes et plans. Paris, Larose, 1897.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY CALIFORNIA

CHAPITRE PREMIER

L'ESSOR INDUSTRIEL DE L'ALLEMAGNE

Lorsqu'on embrasse d'un regard d'ensemble l'évolution de l'Europe contemporaine, on arrive bien vite à cette conviction que nulle part cette évolution n'a été plus importante qu'en Allemagne. De tous les États européens, le nouvel Empire créé à la suite des victoires de 1870 est celui que nous avons aujourd'hui le plus d'intérêt à étudier et le plus de profit à connaître.

La race germanique tient sans doute depuis longtemps une place considérable dans l'histoire du monde. Ce sont au ve siècle des invasions germaniques qui coïncidant avec l'expansion du christianisme, ont détruit la société païenne et substitué au monde antique une organisation nouvelle. C'est encore la pensée germanique qui, mille ans

plus tard, par la Réforme coïncidant avec la Renaissance, a contribué à transformer la société du moyen âge et à faire germer des principes nouveaux. Le rôle de l'Allemagne n'est pas moins considérable maintenant. C'est en vain que journaux, brochures, livres à succès, cherchent quelquefois à nous faire illusion, à nous amuser ou à nous rassurer. L'influence germanique se fait partout sentir. L'Allemagne joue un rôle plus important que jamais dans la vie générale de l'humanité.

Il ne sera question ici que de son essor industriel et commercial, qu'il nous importe beaucoup de connaître et de mesurer. Cet essor nous l'étudierons, quels que puissent être nos griefs à l'égard de l'Allemagne, avec toute l'impartialité possible. C'est une erreur de s'attarder aujourd'hui à dire du mal des Allemands : ils ont, comme tous les peuples, leurs qualités et leurs défauts. Il importe beaucoup plus de se rendre un compte exact de la somme d'efforts fait par eux depuis quelques années dans toutes les directions que peut suivre l'esprit humain.

« Il y a en France, écrivait dernièrement le philosophe russe Novicow, une phrase qui court les rues et qui m'indigne toujours : « La guerre est l'industrie nationale de la Prusse ! » Ce n'est pas que je tienne la Prusse pour pacifique et pour un champion du droit. Non, mais la guerre est l'éducation nationale de tous les peuples ; Russes et Français en ont usé et abusé autant, sinon plus, que les Prussiens ». A mon tour, je n'hésite pas à

dire que je suis beaucoup plus frappé des progrès économiques de l'Allemagne que de ses succès militaires. Les Allemands semblent penser aujourd'hui que la première période de leur éducation, la période guerrière, est achevée, et qu'il faut compléter cette œuvre imparfaite par le développement de toutes les ressources économiques du pays.

Le soir de la reddition de Metz, le prince Frédéric-Charles aurait, dit-on, adressé aux officiers qui l'entouraient ces paroles : « Nous venons, Messieurs, de vaincre sur le terrain militaire; il s'agit maintenant de combattre et de vaincre sur le terrain industriel. »

Que ces paroles aient été ou non prononcées (on m'a assuré qu'elles étaient apocryphes), on peut dire qu'elles ont été vraiment un programme. Les Allemands ne se sont pas endormis sur leurs lauriers; ils ont compris que la prospérité commerciale était le soutien nécessaire de leur gloire, la fin logique de leurs efforts. Voulant devenir victorieux par l'outil comme ils l'avaient été par le canon, ils ont inauguré depuis 1870 une ère industrielle nouvelle. Surexcités par le succès, mais non pas enivrés par lui, ils ont besogné comme l'eût fait un peuple vaincu qui aurait voulu se relever, et n'ont reculé devant aucun labeur pour conquérir de haute lutte la première place.

Il faut aujourd'hui s'incliner devant les faits : les victoires gagnées sur les champs de bataille ont leur pendant sur le terrain économique. Méthodi-

quement, l'Allemagne est en train de déloger les autres peuples des places où ceux-ci s'étaient séculairement établis et de conquérir pacifiquement par son industrie et son commerce les marchés du monde.

Bien qu'ils ne datent que d'hier, ces succès économiques devaient nécessairement émouvoir les peuples au détriment desquels ils se produisaient.

C'est de l'Angleterre que partit d'abord le cri d'alarme. Un opuscule d'Edwin Williams « *Made in Germany* » eut, il y a trois ans, dans ce pays, un grand retentissement. C'est un cri de patriotique angoisse ; il peut se résumer dans cette phrase du premier chapitre : « La supériorité industrielle de la Grande-Bretagne, qui était jusqu'ici un axiome courant, ne sera bientôt qu'un mythe » (1).

La lutte s'est accentuée par la dénonciation au mois d'août 1897 du traité de commerce anglo-allemand de 1865. L'arrangement provisoire qui avait été conclu pour prendre fin au 30 juillet 1899 vient d'être prorogé jusqu'au 30 juin 1900 (2). Les

(1) L'ouvrage de Williams a déjà eu un grand nombre d'éditions. Nous nous sommes servi de l'édition populaire à 1 shilling publiée par W. Heinemann (Londres, 1897). On pourra consulter aussi l'édition allemande avec préface de Wuttke, Dresde (Reissner), 1897. Les derniers rapports publiés par le *Foreign Office* confirment la plupart des prévisions de Williams et sont assez pessimistes. V. notamment, *Diplomatic and consular Reports. Annual series*, n° 2046, avril 1898, et n° 2344, août 1899. Cf. le rapport de M. Gastrell sur le développement du commerce anglais de 1871 à 1898, analysé dans le *Moniteur officiel du commerce*, du 16 février 1899, p. 257.

(2) Des négociations se poursuivent actuellement entre les deux

produits allemands bénéficient donc toujours des détaxes. Pendant ce délai de grâce qui leur est accordé, les exportateurs allemands qui ont déjà des relations établies, travaillent avec ardeur à fortifier leur situation et s'efforcent de prévoir les dangers de la position désavantageuse dans laquelle ils pourraient bien se trouver prochainement placés. En dépit de quelques démonstrations amicales récentes, les revues commerciales allemandes appellent l'Angleterre la Carthage qu'il faut détruire, et lui souhaitent le même sort qu'à la Carthage de l'antiquité. « De tous les pays de l'Europe, écrivait naguère un économiste allemand, c'est l'Angleterre qui est le plus menacé. Quand on songe que les produits de l'industrie sidérurgique anglaise dépassent la consommation du pays du triple et du quadruple, et que la fabrication cotonnière la surpasse même du sextuple et du septuple, tandis que l'agriculture anglaise peut au contraire à peine suffire à la moitié de l'alimentation nationale, on comprend que l'Angleterre traverse une fort vilaine passe. L'Angleterre apprendra par une dure expérience ce que vaut cette production à outrance

pays. Elles semblent rendues difficiles par les prétentions des agrariens qui disent qu'on doit « faire dépendre les relations avec l'ensemble de l'Empire britannique du traitement auquel les colonies anglaises soumettent les marchandises allemandes ». Mais les esprits sages trouvent qu'il est dangereux de compromettre des rapports aussi considérables que le sont ceux avec la Grande-Bretagne pour des différends avec ses colonies. Aussi hésite-t-on à appliquer un traitement différentiel au commerce de l'Allemagne avec l'Angleterre qui représente plus d'un milliard de marcs.

qui ne tient aucun compte des débouchés fixes, certains et durables... L'aristocratie anglaise a accumulé des trésors énormes, mais cela n'empêchera pas les bataillons ouvriers de l'industrie anglaise de se lever pour revendiquer leurs « droits ». L'Angleterre servira d'exemple terrible de ce que peut devenir l'anarchie de la production et de la répartition. Son existence repose sur des bases extrêmement instables, sa situation est déjà de nature à épouvanter ses admirateurs » (1).

Ce qui inquiète surtout l'Angleterre c'est de voir que dans presque toutes les branches industrielles où jusqu'ici elle suffisait à ses besoins, elle est menacée par l'invasion de quantités énormes d'articles allemands. Déjà en 1894, au moment où écrivait Williams, c'était par millions de marcs que se chiffraient les envois en Angleterre de toiles et de cotonnades allemandes. La situation ne s'est pas améliorée depuis. Les chiffres déjà connus pour l'année 1899 attestent une nouvelle diminution des exportations anglaises en Allemagne.

« Nous savions d'une façon générale, disait récemment la *Pall mall Gazette* commentant les rapports consulaires que la production de l'Allemagne allait en augmentant et que les Allemands

(1) Cf. l'article de M. von Brandt, *Væ Britanniæ*, Deutsche Revue, 1898, p. 233. Les Allemands ne se sont pas fait faute de critiquer le dernier voyage de Guillaume en Angleterre, ils ont été abasourdis (*verblüfft*) par le discours de Chamberlain. « De tous les hommes d'Etat actuels, me disait-on, il n'y en a pas de moins propre que celui-là à réaliser une alliance entre les deux pays. Chamberlain nous inspire une profonde défiance ».

ouvraient de nouvelles routes à leur commerce et à leur navigation. A présent nous avons sous les yeux, en de froids tableaux, la comparaison humiliante pour nous du commerce allemand avec le commerce anglais... De 1873 à 1895, le tonnage des entrées et sorties des navires dans les ports allemands s'est élevé de 12 à 30 millions. Pendant cette même période son commerce avec l'Amérique du Nord a progressé de 128 0/0, avec l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud de 480 0/0, avec les Indes orientales et occidentales de 480 0/0, avec l'Australie de 475 0/0. *Tout ce commerce est enlevé à la Grande-Bretagne.* Ce n'est pas pour rien que les commis allemands viennent travailler chez nous à moitié prix, y restent cinq ans, puis rentrent chez eux afin de mettre en pratique l'expérience acquise auprès de leurs patrons anglais. La cupidité dans la classe inférieure des marchands de Londres et de Bradford les a poussé à prendre à leur service ces cadets allemands, actifs et peu exigeants, qui ont bien montré qu'ils n'étaient que des espions commerciaux ».

Dans un discours prononcé au *Lambeth conservative Club* de Londres, le célèbre explorateur H. M. Stanley, a appelé l'attention de ses compatriotes sur les progrès inquiétants réalisés par les Allemands sur un terrain où, jusqu'en ces dernières années, les Anglais avaient régné en maîtres incontestés. « En Australie, disait-il, nous avons reculé de 20 0/0, tandis que les Allemands ont avancé de plus de 400 0/0. Dans la Nouvelle-Zélande

notre baisse est de 25 0/0, la hausse allemande atteint 1.000 0/0. Dans la colonie du Cap nos affaires ont progressé, il est vrai, de 125 0/0 dans la dernière période décennale, mais le commerce allemand a progressé dans une proportion décuple. Au Canada même nous sommes en baisse de 11 0/0 ; les Allemands sont en hausse de 300 0/0 » (1).

Et l'auteur d'un curieux article de la *Saturday Review* a cru pouvoir prédire, il y a déjà deux ans, qu'un duel terrible se prépare entre l'Angleterre et l'Allemagne, sans même prendre la peine de dissimuler qu'il serait heureux pour son compte de voir la guerre bientôt éclater, pendant que la supériorité de la flotte anglaise peut lui permettre de détruire Brême et Hambourg, le canal de Kiel et les ports de la Baltique. « Nous laisserions d'ailleurs volontiers, ajoutait-il, la France et la Russie prendre des compensations en Allemagne », et l'article se terminait à son tour par le cri : *Delenda est Germania!* Les Anglais sont aujourd'hui unanimes à reconnaître que la situation est grave et qu'il faut « s'efforcer de regagner le terrain perdu si le commerce britannique ne veut pas éprouver un nouveau recul ». On en est arrivé à ce point que dans le pays classique du libre-échange la concurrence allemande provoque un mouvement de protec-

(1) Cf. *Annual statement of the Trade of the united Kingdom with foreign countries*, 1898. V. aussi un article de W. Flux, avec d'intéressants diagrammes « *Our Foreign Trade Rivals* » dans *The Economic Review*, avril 1898, p. 180 et celui de J. A. Baines « *The recent course of Trade within the British Empire* » *Journal of the Royal statistical Society*, mars 1898.

tionnisme qui s'accentue de jour en jour [1].

Les relations de l'Angleterre et de l'Allemagne, en dépit des récentes tentatives de rapprochement, restent donc, au point de vue économique, forcément assez tendues. Et les rivalités d'intérêt entre les peuples ne sont pas de celles que le temps apaise : elles semblent chaque année au contraire s'exaspérer de plus en plus. Les négociations actuellement engagées pour régler sur des bases nouvelles les rapports des deux États n'avancent que fort lentement, ce qui a certainement pour l'Angleterre quelques inconvénients. « L'incertitude de l'avenir, dit un de nos consuls, paralyse l'esprit d'entreprise. Il y a bon nombre d'établissements industriels qui ne peuvent prendre de décision du jour au lendemain. Pour arriver plus sûrement au but, le grand commerce extérieur doit connaître quels seront à l'avenir les rapports de politique commerciale avec les pays d'écoulement. Cette lenteur dans les négociations tient à plusieurs causes. Il est certain surtout que le grand développement pris par l'industrie et l'exportation allemandes a créé à l'Angleterre une situation toute nouvelle. La puissance universelle de l'industrie anglaise est considérablement compromise par celle de l'Allemagne » [2].

(1) Rapport de M. Heymann, *Moniteur officiel du commerce*, 4 août 1898, p. 137.

(2) On a beaucoup écrit depuis deux ou trois ans sur la lutte commerciale qui s'est engagée entre l'Allemagne et l'Angleterre. Bornons-nous à signaler ici quelques articles particulièrement intéressants : *Contemporary review*, avril 1899 ; *Nineteenth century*, mai 1899,

En Russie, les plaintes ne sont guère moins vives. On s'y montre depuis longtemps déjà inquiet de ce qu'on appelle la « marée allemande ». C'est ainsi qu'on désigne l'infiltration des Allemands dans une partie de la Russie. Depuis dix ans, pour ne pas remonter plus haut, il y en a bien 200.000 qui se sont installés dans les provinces baltiques, dans la Wolhynie, dans la vallée du Don, jusque dans le Turkestan. Mais ce n'est pas cette invasion humaine qui inquiète peut-être le plus nos amis. « La marée allemande ne submerge pas seulement notre sol, écrivait naguère un Russe, elle noie le commerce et l'industrie de notre pays. C'est en vain que nous avons frappé de droits, à l'entrée, un grand nombre de produits. Les fabricants allemands ouvrent en Russie des succursales où ils transportent leurs capitaux et leur industrie... Une partie de l'or extrait de nos mines va s'engouffrer dans les poches des Allemands[1]. Un grand

p. 1850; un article de la *Kölnische Zeitung* du 27 août 1898 (commentant l'étude publiée par M. Reader dans la *Bibliothèque universelle*); un article des *Historisch-politische Blätter* du 1er décembre 1898, et un autre de la revue *Export*, 6 avril 1899. V. aussi *Annales de l'école libre des sciences politiques*, mai 1899, p. 39. Cf. le livre (un peu trop poussé au noir) de Jean de la Poulaine : *Le colosse aux pieds d'argile*. Paris, 1899, et celui du Dr Vosberg-Rekow, *Das britische Weltreich und das deutsche Wettbewerb*. Berlin, 1898. V. aussi les articles de M. Victor Bérard dans la *Revue de Paris*, 15 janvier, 15 avril et 15 décembre 1899; celui de M. Paul Louis « *La crise commerciale de l'Angleterre* » *Revue blanche*, 15 mai 1899; ceux de MM. Charles Copeland Perry, *Nineteenth Century*, avril 1899, et Maurice Low, *North American Review*, octobre 1899.

(1) V. ci-dessous, chap. II, § 2.

industriel de Berlin me parlait dernièrement avec beaucoup de franchise de la situation commerciale de l'Allemagne, ne me cachait pas sa surprise de voir que les Français, malgré leurs excellentes relations avec la Russie, y faisaient en somme si peu d'affaires, *en comparaison de ce que font les Allemands.* « Gêné, me disait-il, dans mon exportation par les droits dont mes produits sont frappés à leur entrée en Russie, j'ai installé à Riga, avec d'excellents ingénieurs, une succursale qui marche parfaitement. J'ai fait venir des ouvriers, surtout des contre-maîtres allemands, ce n'est pas difficile à trouver, et ma maison de Riga me donne près de 40 0/0 d'intérêts, alors que j'en retire 12 au plus de ma maison de Berlin ! »

En France aussi nous avons, depuis quelques années, commencé à nous émouvoir[1]. « Le commerce de l'Allemagne, disait M. André Lebon dans un discours prononcé à Nantes le 29 juin 1895, a augmenté dans des proportions qui vous épouvanteront. Dans les pays qui sont demeurés les meilleurs champs d'exportation, l'Allemagne a, de 1875 à 1893, conquis un marché de 40 millions en Turquie, de 33 millions en Chine, de 118 millions en Rouma-

(1) Dès 1884, dans un livre encore utile à méditer « *La France et la concurrence étrangère* », M. Thierry-Mieg signalait d'une façon saisissante la décadence de notre commerce extérieur, l'affaiblissement de notre prestige national et montrait que l'Allemagne n'était pas au point de vue industriel si inoffensive qu'on aimait à le dire alors. Quatre ans plus tard M. Raphaël-Georges Lévy reprenait le même sujet dans un excellent chapitre de son livre « *Le péril financier* (1888) ».

nie, tandis que les exportations de la France pour ces mêmes destinations restaient stationnaires ».

En 1896, un ancien élève de l'école polytechnique, fort au courant des choses de l'étranger, M. Maurice Schwob, s'inspirant du livre de Williams, dénonçait dans un ouvrage fortement documenté le « Danger allemand » (1).

De remarquables discours prononcés à la Chambre des députés par le baron d'Estournelles, par M. Camille Pelletan, par l'amiral Rieunier, aussi bien que les rapports de M. Charles-Roux et de M. Ed. Thierry sur le budget du Ministère du Commerce, ont montré les progrès incessants de l'Allemagne sur le terrain commercial. De bons articles ont été publiés depuis quelques mois dans différentes revues (2). L'opinion publique paraît

(1) Arvède Barine publiait en même temps dans la *Revue des Deux-Mondes* (15 septembre 1896) sous ce titre expressif « la fin de Carthage », un article qui mérite encore d'être lu.

(2) Par exemple les articles de M. Raphaël-Georges Lévy dans la *Revue des Deux-Mondes* des 15 février et 15 avril 1898 ; de M. Ernst dans la *Revue des Revues* du 15 juin 1898, p. 578 ; de M. L. Macon dans l'*Étranger* du mois de mai ; de M. Félix Martin, « *La crise des industries françaises* » dans la *Revue du Palais* des 1er octobre et 1er décembre 1898 ; de M. Gaston Routier « *La plus grande Allemagne* » dans la *Nouvelle Revue* du 1er septembre 1899, les conférences de M. Henry Bérenger à l'*Alliance française ;* de M. Hauser à Clermont (*Revue des cours et conférences*, nos des 2 et 16 février, 2 et 9 mars 1899) de M. Bernard Brunhes (Bulletin de la société des amis de l'Université de Dijon, avril 1899) ; plusieurs articles du *Figaro* (art. de J. Roche, janvier 1899), de la *France de demain*, etc. Mentionnons aussi les livres de MM. G. Bonvalot, *Sommes-nous en décadence?* G. Pierret, *La patrie en danger ;* Georges Aubert, *A quoi tient l'infériorité du commerce français ;* Charles Mourre, *D'où vient la décadence économique de la France.*

s'émouvoir un peu. Malheureusement nous ne connaissons pas assez l'Allemagne! Depuis vingt-sept ans il semble que nous nous interdisions d'y voyager. Elle est encore pour la plupart des Français *terre inconnue* (1).

Il importe de ne pas nous endormir : il faut que nous ayons au moins une idée de cet essor économique du peuple allemand que tant de Français ne paraissent même pas soupçonner. Il faut surtout que nous tâchions de comprendre quelles sont les raisons qui servent à l'expliquer.

Vue d'ensemble.

L'essor économique de l'Allemagne fut longtemps ralenti par le morcellement politique du pays. En 1872, au lendemain de nos défaites, nous étions encore dans une situation meilleure que le nouvel Empire. Le mouvement général de notre commerce avec l'étranger et les colonies était alors de plus de 7 milliards et demi (3 milliards 949 mil-

(1) Nous devons mentionner ici les efforts que fait de son côté la *Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation.* Les appels de cette société fondée dès 1884 n'ont pas été suffisamment entendus. Elle disposait de ressources considérables, et elle s'est trouvée faire des économies qu'elle n'ambitionnait pas. Aujourd'hui elle ne veut pas être seulement une société de patronage, elle devient aussi une société de propagande et a déjà organisé dans différentes villes des conférences destinées surtout à stimuler l'initiative de la jeunesse. Elles ont été faites par MM. Etienne, André Lebon, Charles-Roux, Dislère, J. Siegfried, Hugues le Roux, V. Lourties, R. Poincaré, Ch. Gauthiot, P. Beauregard, L. Lanier. J'ai été heureux de pouvoir m'associer à ces louables efforts.

lions aux importations; 3 milliards 676 millions aux exportations). Pour l'Allemagne, le premier rapport annuel de l'office impérial de statistique (qui fonctionne depuis cette époque) n'indique qu'un total de 5 milliards 960 millions de marcs, ce qui fait moins de 7 milliards et demi de francs.

Combien depuis cette époque les choses ont changé!

Le commerce spécial de l'Empire allemand a augmenté des 3/5 en valeur depuis 1872, et de 1/3 depuis 1881, malgré la diminution notable du prix de beaucoup de marchandises. L'Allemagne a maintenant sur nous une avance de plus de ~~2~~ 3 milliards et demi.

Ces chiffres méritent d'autant plus de fixer l'attention que, d'après les travaux du statisticien Juraschek, le commerce général du monde n'a augmenté que de 24 0/0 depuis 1873, que de 8 0/0 depuis 1883. Le commerce de l'Empire allemand se développe donc actuellement beaucoup plus vite que le commerce général du monde. Aussi l'Allemagne, qui n'occupait que le quatrième rang en 1871, est déjà passée au second.

Les résultats déjà connus pour l'année 1899 sont excellents et attestent une augmentation notable du chiffre des affaires par rapport à 1898 et 1897 (1).

(1) *Deutsche Industrie Zeitung*, 28 septembre 1899, p. 585. Rapport de M. Boutiron, *Moniteur officiel du commerce*, 14 septembre 1899, p. 353. Cf. sur l'intensité actuelle de la vie économique à Berlin, le rapport de M. H. Bourgeois, *ibid.*, 12 oct. 1899, p. 501. V. pour

Voici le tableau de ses progrès depuis 1889.

ANNÉES.	COMMERCE GÉNÉRAL.		COMMERCE SPÉCIAL.			
	Importations.	Exportations.	Importations.		Exportations.	
	Tonnes de 1.000 kilog.	Tonnes de 1.000 kilog.	Tonnes.	Millions de marcs	Tonnes.	Millions de marcs
1889.....	29.995.642	21.446.922	26.611.896	4.087 0	18.292.587	3.256 4
1890.....	31.732.876	22.414.247	28.142.803	4.272 9	19.365.081	3.409 5
1891.....	32.687.214	23.338.635	29.012.719	4.403 4	20.139·376	3.339 7
1892.....	32.156.491	22.677.490	29.509.912	4.227 0	19.891.615	3.150 1
1893.....	33.198.655	24.262.851	29.815.557	4.134 1	21.361.544	3.244 6
1894.....	35.167.327	25.918.436	32.022.502	4.285 5	22.883.715	3.055 1
1895.....	35.682.929	26.953.924	32.536.976	4.246 1	23.829.658	3.422 1
1896.....	39.934.449	29.223.577	36.410.257	4.557 9	25.719.876	3.753 8
1897.....	45.890.670	32.206.040	40.162.316	4.832 9	28.049.948	3.816 2
1898.....	45.900.000	33.400.000	42.718.075	5.440 1	30.086.228	4.010 7 (1)

la province du Rhin, *ibid.*, 7 sept., p. 319 ; pour le Wurtemberg, le rapport de M. Lefaivre, *ibid.*, 26 oct., p. 587 ; pour la Bavière, celui de M. Le Costé, *ibid.*, 19 oct., p. 559.

(1) Considérée dans son ensemble, l'année 1898, malgré quelques points faibles, est la meilleure depuis la fondation du nouvel Empire. On trouvera un intéressant commentaire du tableau ci-dessus dans le rapport de l'ambassadeur d'Autriche à Berlin, *Handels-Museum*, 28 juillet 1898, p. 536. C'est surtout pour les matières premières utilisées par l'industrie que l'importation augmente. Quant à l'exportation, sur les 4 milliards de marcs par lesquels elle se chiffre, il y en a plus de 3 pour les produits industriels. Ce sont en définitive des résultats très satisfaisants. « L'essor industriel et commercial dont le début remonte à 1895, écrivait déjà il y a dix-huit mois M. Raffalovich, a continué durant toute l'année 1897 avec une intensité croissante. On a bien dit que le point culminant avait été atteint. Cependant jusqu'à la fin de l'année, sauf quelques exceptions, l'ensemble du mouvement a été satisfaisant. Ce que l'on considère comme les indices d'une période de prospérité : demande de main-d'œuvre, tendance des salaires à hausser, plus-value des recettes de chemins de fer, accroissement des dépôts dans les caisses d'épargne, nous le rencontrons en 1897... Et la consommation générale a grandi ». *Le marché financier en 1897-98*, p. 227. « Le bilan matériel de l'Allemagne en 1898, écrivait dernièrement le même auteur, est l'un des plus bril-

La progression des exportations allemandes est d'autant plus significative que telle n'est pas la note dominante dans les autres États européens. « Les vieux peuples de l'Occident, écrivait naguère M. René Lavollée, déclinent à ce point de vue (il s'agit du mouvement des exportations de 1886 à 1896) à peu près tous ou ne progressent que très lentement. Nous subissons cette loi; la Belgique, la Suisse, l'Italie également, l'Angleterre elle-même est sérieusement menacée. L'Allemagne avec les Pays-Bas, fait seule exception. Mais si en Europe le chiffre des exportations est en diminution ou marque à peine un progrès, la marche en avant des peuples nouveaux se poursuit et s'accentue. Dans cette même période de 10 ans, l'exportation des États-Unis a passé de 3.330 à 3.967 mil-

lants qu'elle ait connus : l'essor industriel et commercial que nous signalions en 1896 et en 1897 a gagné encore en ampleur... Les fabriques de toute nature, sauf l'industrie textile, ont travaillé avec gros bénéfices, et sont dans quelques branches surchargées de commandes... Pour la première fois l'importation dépasse 5 milliards de marcs et l'exploitation 4 milliards... C'est un immense développement en dépit des entraves de toutes sortes, sous les auspices des traités de commerce ». *Le marché financier en 1898-99*, p. 221. L'opinion de M. Raffalovich est pleinement confirmée par la lecture des derniers rapports des chambres de commerce. V. par exemple celui de la chambre de commerce de Hambourg résumé par M. Eugène Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 9 février 1899, p. 208-211, celui de la *Kaufmannschaft* de Berlin (p. 1 à 5), celui de la chambre de Mannheim, celui de Munich, celui du consul d'Autriche à Berlin, *Handels-Museum*, 19 octobre 1899, p. 993, et le rapport anglais *Trade of Germany for the year 1898* (*Foreign office. Diplomatic and consular reports*, n° 2314, août 1899). V. aussi le rapport d'ensemble de M. Pingaud, *Moniteur officiel du commerce*, 9 mars 1899, p. 370.

lions de francs, celle du Canada de 389 à 515 millions, celle de la République argentine de 350 à 510, celle de la Chine de 423 à 705, celle du Japon de 260 à 728, celle de l'Inde de 2.125 à 3.930, enfin celle de l'Égypte de 275 à 424. L'avenir est à ces peuples jeunes que la vieille Europe a imprudemment (!) réveillés de leur sommeil séculaire et qui sous le ciel le plus clément, avec des richesses naturelles pour ainsi dire illimitées, avec un sol fertile, avec les inventions, les machines et les capitaux du vieux monde, semblent appelés à devenir les pacifiques dominateurs et pour ainsi dire les rois commerciaux du siècle prochain ». Le développement continu des exportations allemandes en présence d'une telle évolution n'en est que plus remarquable (1).

Les progrès de notre commerce extérieur sont loin d'être aussi brillants. Nos importations ont passé, il est vrai, en 1898 à 4 milliards 376 millions 195 mille francs, mais nos exportations sont descendues à 3 milliards 603 millions 167 mille francs.

Si nos importations ont augmenté c'est surtout parce que nous avons, dans ces dernières années, dé-

(1) De 1897 à 1898 l'exportation anglaise a diminué de 8 millions de livres sterling. Rapport de M. de Chappedelaine, *Moniteur officiel du commerce*, 25 mai 1899, p. 793. Sur la situation stationnaire du commerce anglais pendant le premier semestre 1899, v. la revue *Stahl und Eisen*, 1er août 1899, p. 748. Cp. *Review of the World's commerce during the year* 1898. Washington, 1899, et van der Borght, *Der Augebliche Stillstand des englischen Exports. Zeitschrift für Socialvissenschaft*, t. II (1899), p. 418.

pensé davantage pour nous procurer des objets d'alimentation[1], et parce que nous avons fait venir un plus grand nombre d'objets manufacturés de l'étranger, par exemple un grand nombre de machines anglaises, américaines et allemandes. Ce n'est pas parce que nos recettes se sont élevées. Nous trouvons en effet aux importations à côté d'une augmentation pour les objets fabriqués, une diminution en ce qui concerne les matières nécessaires à l'industrie, ce qui indique un ralentissement dans la vie industrielle de la nation.

Mais c'est aux exportations surtout que les chiffres sont peu favorables. Depuis 1891 nous n'avons fait aucun progrès, et si même nous remontons d'une vingtaine d'années en arrière nous constatons que nos exportations sont en diminution par rapport aux chiffres de cette époque-là de près de 200 millions.

Les chiffres déjà connus pour l'année 1899 sont heureusement plus satisfaisants, ils attestent une augmentation notable de nos exportations[2]. Puisse-t-elle se maintenir! Puisse l'année 1900 surtout

(1) Ainsi nos achats aux États-Unis ont passé en 1897 de 57.955.000 dollars à 95.452.000.

(2) Nos importations se sont élevées pour les onze premiers mois de 1899 à 3.839.066.000 francs, nos exportations à 3.549.400.000 francs. C'est aux importations une *diminution* de 232.091.000 francs par rapport aux chiffres de la période correspondante de 1898, et aux exportations une *augmentation* de 432.693.000 francs pour la même période. Et cette augmentation porte heureusement pour une bonne part (248 millions de francs) sur les objets fabriqués, mais l'année 1899 marquera aussi pour l'Allemagne, comme nous l'avons dit précédemment, un très grand progrès.

ne pas nous réserver trop de surprises ! La périodicité des crises commerciales nous permet de compter en ce moment sur une reprise des affaires (1). Mais en définitive il faut reconnaître que nos produits ne sont plus recherchés comme ils l'étaient jadis sur les grands marchés du monde. Beaucoup de ceux-ci se sont fermés peu à peu à nos marchandises.

A cet égard le contraste avec l'Allemagne est grand. C'est en 1877 que le jeune Empire nous a dépassés. Son mouvement d'affaires surpasse maintenant le nôtre de 4 milliards de francs. Nous ne venons plus maintenant qu'au quatrième rang, après l'Angleterre, l'Allemagne et les États-Unis (2).

(1) V. C. Juglar, *Les crises commerciales*, 2e édit., 1892. Il convient d'ailleurs de remarquer qu'en raison de la nature d'une grande partie des objets que nous fabriquons et des prix élevés de beaucoup d'entre eux, nous bénéficions indirectement de la prospérité des autres nations qui nous achètent d'autant plus qu'elles s'enrichissent davantage. Nous participons forcément à la période de prospérité économique dans laquelle se trouve actuellement le monde.

(2) Nous donnons (p. 20) (en millions de francs) un tableau comparatif du mouvement du commerce en Angleterre, en Allemagne et en France dans ces deux dernières années.

	1897.		1898.	
	Importation.	Exportation.	Importation.	Exportation.
Angleterre.....	11.275	7.354	11.900	7.350
Allemagne.....	6.079	4.732	6.864	5.002
France.....	3.956	3.597	4.376	3.503

Total du mouvement général du commerce :

	1897.	1898.
Angleterre.....	18.629	19.250
Allemagne.....	10.811	11.866
France.....	7.553	7.879

Dans un article récemment publié par le « *Daily Mail* » un économiste distingué, J.-A. Ford, caractérise de la manière suivante, au retour d'un voyage en Allemagne, le développement économique du pays : « Les victoires de 1870 n'ont pas seulement inauguré pour l'Allemagne une ère politique nouvelle, elles ont été le point de départ d'une période *sans exemple* de progrès industriel et commercial... Il n'est pas une branche de la vie industrielle qui n'atteste un développement qui *certainement n'est pas passager*. La prospérité des places de commerce n'est qu'un signe du bien-être général. Et il faut reconnaître que l'état des finances est excellent ».

Le « *Spectator* » complète l'esquisse de J.-A. Ford en ajoutant : « Ce que l'Angleterre a atteint en un siècle, l'Allemagne l'a obtenu en un quart de siècle. Aussi peut-on dire que ce pays s'est tellement transformé que quelqu'un qui ne l'aurait pas visité depuis 1870 ne le reconnaîtrait plus. Ce qui est propre surtout à surprendre un Anglais, c'est la qualité et la solidité des produits allemands vendus aujourd'hui dans le monde entier. Il y a des gens en Angleterre, qui attribuent cet essor économique au protectionnisme. Non, il y a des causes plus profondes. C'est le peuple allemand lui-même qui a été l'ouvrier de cette victoire ».

Si, à côté du mouvement général du commerce, nous plaçons les chiffres qui concernent le commerce maritime, nous sommes en présence de constatations encore plus caractéristiques.

L'Allemagne n'avait encore en 1870 qu'une modeste marine marchande, comptant seulement 179 vapeurs, et ayant une capacité totale de 642.000 tonnes. Elle a maintenant (chiffres de 1898) 3.693 navires (dont 1171 à vapeur), jaugeant 1.555.371 tonnes (dont 969.800 pour les vapeurs[1], et montés par 42.488 hommes d'équipage.

D'après le mémoire qu'adressaient naguère au Reichstag les armateurs du port de Hambourg pour lui demander de voter en faveur de l'augmentation des forces navales, dans la période 1873 à 1895, c'est-à-dire dans une période de 23 années, la progression de la marine marchande a été pour l'Allemagne de 100 à 265, tandis que pour la France elle n'a été que de 100 à 132.

De tous les chiffres qu'on peut citer, les plus attristants, ceux qui en expliquent d'ailleurs beaucoup d'autres, ce sont ceux qui concernent la population. Vers 1840 la France avait plus d'habitants que l'ensemble des pays formant l'Empire actuel. En dépit d'une forte émigration la population de l'Empire allemand a, de 1872 à 1897, augmenté de 12.300.000 individus, c'est-à-dire de près de 30 0/0. Elle est aujourd'hui de près de 55 millions.

Tandis qu'en France l'augmentation annuelle de la population n'a été en moyenne pendant la dernière période décennale que de 29.000 in-

(1) Et il faut tenir compte de ce fait que la tonne de registre pour les navires à vapeur est triple de la tonne de registre pour les voiliers.

dividus, et paraît toujours s'abaisser, elle est aujourd'hui de plus de 700.000 chez nos voisins. En 1896 il y a eu 816.000 naissances de plus que de décès! 1.000 mariages donnent en Allemagne 270 enfants, tandis qu'ils n'en donnent en France que 163. Le nombre des mariages est en outre plus faible en France qu'en Allemagne. Sur 100 personnes en situation de se marier, la statistique ne relève pour la France que 45 mariages contre 53 en Allemagne. Il n'est que trop facile de pressentir dans ces conditions ce que sera la situation respective des deux pays dans vingt-cinq ou trente ans (1).

Les années 1896, 1897 et 1898 ont été au point de vue du mouvement de la population particuliè-

(1) Cf. Fitger, *Die Zunahme der Brölkerung Deutschlands und die Handelsvertragspolitik*, 1897. Progrès de la population de l'Allemagne, depuis 20 ans :

1875	42.728.000
1880	45.234.000
1885	46.850.000
1890	49.428.000
1895	52.000.000
1896	53.324.000

L'Allemagne a maintenant 16 millions d'habitants de plus que la France. La seule cause de cette croissance rapide est le grand nombre des naissances, car l'émigration dépasse toujours l'immigration. C'est en partie parce que nous avons peu d'enfants qu'on dit que la France est un pays riche. L'abondance d'argent est en effet accrue par le fait d'une économie d'enfants qui diminue incontestablement notre puissance de travail. Le père de famille qui a 5 ou 6 enfants quelle que soit sa fortune, travaille certainement plus et par suite contribue plus au développement de la richesse publique que celui qui n'en a que 2 ou 3.

rement satisfaisantes. Il y a eu augmentation du nombre des mariages et diminution du nombre des décès. L'émigration a fortement baissé : elle n'a été que de 32.114 personnes en 1896, que de 24.220 en 1897 et que de 20.966 en 1898. Cette diminution est un indice de prospérité (1).

Et l'Allemagne, à en juger par son magnifique essor économique, est loin d'être « saturée ». Quand on la compare à la Belgique, qui a 213 habitants par kilomètre carré, il est permis de penser que les progrès qu'y fait aujourd'hui l'industrie lui permettront dans quelques années de nourrir 100 millions d'habitants plus aisément qu'elle ne réussit aujourd'hui à en nourrir 54. L'Allemagne, au commencement de ce siècle, avec une population de 22 millions d'habitants, n'était-elle pas infiniment plus pauvre qu'elle ne l'est maintenant avec une population plus que double? Nous pleurons avec raison la perte de l'Alsace-Lorraine qui nous a enlevé un million et demi d'habitants. Mais nous oublions volontiers que depuis 1870 notre faible natalité nous a privé d'une population huit à neuf fois supérieure? Perte d'autant plus déplorable que ce supplément de naissances qui

(1) Entre les deux recensements de 1882 et 1895, la population s'est accrue de 14,5 p. 0/0. (Il est intéressant de noter que pendant cette période de 13 ans, le nombre des personnes vivant de leurs rentes a augmenté de 59 p. 0/0. Cela tient évidemment en partie à ce que la fortune du pays a augmenté suffisamment pour produire rapidement toute une classe d'hommes à leur aise ou en état de se retirer des affaires). Sur l'émigration allemande en 1898, V. *Deutsche Rundschau für Géographie und Statistik*, décembre 1899, p. 128.

nous fait défaut aurait formé précisément la partie de la population qui, stimulée par le besoin, eût le mieux su jouer des coudes dans la mêlée économique, celle qui se fût répandue dans le monde pour chercher des débouchés, et qui eût contribué le plus au rayonnement et à la grandeur du pays. On l'a dit avec raison : la France manque de cadets (1). Il y a un rapport étroit entre les faits qui touchent à la population et ceux qui concernent l'industrie et le commerce. Le développement du commerce entraîne celui de l'industrie et comme conséquence l'accroissement de la population à laquelle l'industrie fournit du travail.

Ce sont surtout les villes et les centres industriels qui grandissent en Allemagne rapidement. Il n'y avait encore, vers 1840, que deux villes (Berlin et Hambourg) ayant plus de 100.000 habitants. Il y en a une trentaine aujourd'hui! La croissance des villes en Allemagne est un des faits qui caractérisent les vingt-cinq dernières années, et c'est un indice sûr du développement économique du pays.

En vingt ans, deux des 28 grandes villes allemandes (Mannheim et Düsseldorf) ont augmenté de plus de 100 0/0, huit de 80 à 100 0/0, quatorze

(1) Frary, *Le péril national*, p. 265. Cf. Debury, *Un pays de célibataires et de fils uniques*, chap. II. Au moment de l'affaire de Fachoda, un journal anglais terminait un article sur la dépopulation de la France par la réflexion suivante : « Une nation dont la population diminue ne peut garder ses colonies et la France peut être sûre que tôt ou tard ses possessions d'outre-mer suivront le chemin qu'ont pris celles de l'Espagne, la nation-sœur ».

de 58 à 80 0/0, quatre de 28 à 50 0/0. La ville française qui enregistre l'augmentation maximum (Roubaix) ne viendrait en Allemagne qu'au vingt-cinquième rang. Pour trouver l'exemple d'une poussée aussi rapide il faut aller jusqu'aux États-Unis, et encore doit-on chercher dans les parties neuves de la grande République, pour y constater le croît monstrueux de Chicago (281 0/0) ou l'éclosion de villes de 150.000 âmes comme Kansas ou Omaha. Sur les côtes de l'Atlantique ou dans la vallée inférieure du Mississipi, les villes ne progressent pas plus vite qu'en Allemagne (1).

L'augmentation de la population a été particulièrement sensible depuis quelques années dans le royaume de Prusse. L'accroissement normal, c'est-à-dire l'excédent des naissances sur les décès, y a été, en 1894, de 463.328 personnes; en 1895 de 478.358; en 1896 de 518.650; en 1897 de 510.000.

L'accroissement de la population en Allemagne profite surtout aux classes industrielles, les classes agricoles restant à peu près stationnaires.

Il suffit de rapprocher l'un de l'autre les recensements de 1882 et de 1895 pour avoir une idée

(1) Accroissement comparé de Berlin et de New-York.

	BERLIN	NEW-YORK.
Noyau seul.....	76 0/0	61 0/0
Banlieue comprise.....	90 0/0	76 0/0

V. sur ces divers points le bel ouvrage de M. Paul Meuriot, *Des Agglomérations urbaines*, Paris (Belin), 1897, p. 168 et suiv., et l'article de Franz Oppenheimer dans la *Neue Deutsche Rundschau*, juin 1899.

de l'importance croissante que prennent les premières :

	1895.	1882.
	—	—
A. Agriculture. — Forêts. — Pêche ..	35,74	42,51 0/0
B. Exploitation des mines. — Industrie.	39,12	35,51
C. Commerce	11,52	10,02
D. Services domestiques.....	1,71	2,07
C. Armée. — Fonctions publiques. — Carrières libérales.....	5,48	4,92
D. Sans profession.....	6,43	4.97 (1)

L'augmentation est encore plus sensible en Prusse que dans le reste de l'Empire. L'un des derniers rapports de notre ambassadeur à Berlin, le marquis de Noailles, nous donne à cet égard des renseignements significatifs.

Le nombre des entreprises industrielles s'élevait en Prusse en 1882 à 1.955.253 ; il atteignait en 1895 1.990.244. Ce n'est sans doute qu'une augmentation de 1,79 0/0; mais l'accroissement du nombre des ouvriers (qui est passé de 4.257.944 à 5.861.589) est de 37,66 0/0.

Cet écart s'explique par la dépression qu'a subie la petite industrie au profit de la grande. Le nombre des industries exercées par des ouvriers isolés, sans collaborateur et sans moteur, qui était en 1882 de 1.288.380, est en effet descendu à 1.171.727, tandis que celui des industries exercées

(1) *Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reiches*, 1896, III, *Ergänzungsheft*. Cf. le *Dictionnaire du commerce* de Yves Guyot et Raffalovich, t. I, v° *Allemagne*.

par des collectivités ou avec l'aide de moteurs est monté de 666.873 à 818.517.

Le critérium du développement de l'industrie n'est pas le nombre des établissements industriels mais bien le nombre des ouvriers. Or, depuis 1875, celui-ci s'est accru dans la proportion de 61,66 0/0, alors que l'ensemble de la population ne présentait qu'un accroissement de 23,5 0/0.

M. de Noailles nous montre aussi de quelle façon se répartit cette augmentation dans les diverses branches de l'industrie. Nous empruntons à son rapport le tableau suivant :

	1882.	1895.	0/0.
Horticulture	28.247	43.478	53,93
Élevage d'animaux et pêcheries	21.114	22.598	70,3
Mines, forges, salines	359.177	458.504	27,96
Carrières et terrassements	216.931	314.258	44,87
Travail du métal	285.112	383.814	34,62
Machines, instruments, appareils industriels	200.528	316.369	57,77
Industrie chimique	38.722	66.661	72,15
Graisses, huiles, éclairage, vernis	24.399	35.038	43,60
Industries textiles	428.543	441.885	3,11
Papiers	48.856	72.250	47,88
Cuirs	68.354	86.692	28,83
Menuiserie-ébénisterie	253.925	322.989	27,00
Alimentation	593.105	586.553	53,94
Industrie du vêtement et nettoyage	741.142	800.427	8,00
Construction	331.338	596.690	80,08
Industrie graphique	35.970	66.198	84,04
Industrie artistique	76.72	95.03	28,87

	1882.	1895.	0/0
Personnel commercial.....	492.720	771.598	56,50
Animaux.....	6.720	12.593	87,40
Transports et communications (non compris les postes et télégraphes et les chemins de fer).....	101.898	127.674	25,30
Logement et restaurateurs.....	173.469	326.017	47,91

Le personnel s'est donc accru dans *toutes* les industries. L'industrie textile, celle du vêtement et l'industrie de l'élevage et des pêcheries mises à part, toutes les autres branches industrielles accusent des augmentations supérieures à 20 0/0. Les augmentations les plus fortes se rencontrent dans la chimie, la construction, les industries graphiques, celles des assurances, l'alimentation et le logement.

Il faut remarquer enfin, avec M. de Noailles, que ces chiffres ne se rapportent qu'à la main-d'œuvre. Ils ne sauraient par conséquent donner à eux seuls une idée exacte du développement industriel. Il faut ne pas perdre de vue que cette croissance dans le nombre des ouvriers a coïncidé avec un perfectionnement de l'outillage et une vulgarisation de l'usage des machines qui ont permis d'importantes réductions de main-d'œuvre. On doit tenir compte de ces deux progrès pour apprécier comme elle doit l'être l'expansion de l'industrie allemande dans ces dernières années (1).

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 25 novembre, et 30 décembre 1897, p. 838, *ibid.* Le nombre des personnes employées par l'indus-

Est-il besoin d'ajouter que le développement de la production a une importance capitale dans la situation économique de l'Allemagne. Comme il y a encore insuffisance de consommation chez les masses populaires, cette production intense amènerait, si l'on ne trouvait des débouchés au dehors, une sorte d'encombrement bien autrement dangereux pour le pays que celui dont on se plaint déjà aujourd'hui (1).

trie métallurgique a depuis la guerre augmenté de 57 0/0, dans l'industrie chimique l'augmentation est de 72 0/0, dans l'industrie des constructions elle atteint 80 0/0.

(1) Nous montrerons dans un autre ouvrage quelle est au point de vue social, l'importance de ce développement continu de la vie industrielle et commerciale. Si les statistiques concernant la production et l'augmentation de la fortune nationale sont satisfaisantes, on n'en peut dire autant de celles qui concernent la répartition. Une trop faible part de cette richesse croissante arrive aux mains des travailleurs. Toutes réserves faites sur ce point, il faut reconnaître que la richesse générale du pays et son pouvoir de consommation se sont considérablement accrus. Il suffit pour le prouver, de montrer l'énorme progression des dépôts dans les caisses d'épargne,

En millions de marcs

1883.....	1.970.2	1890.....	3.281.6
1884.....	2.114.9	1891.....	3.406.5
1885.....	2.263.2	1892.....	3.551.7
1886.....	2.470.4	1893.....	3.750.3
1887.....	2.672.6	1894.....	4.000.7
1888.....	2.889.2	1895.....	4.345.5
1889.....	3.101.7	1896.....	4.655.6
		1897.....	4.968.1

Cf. *Economiste européen*, 13 octobre 1899. p. 469. V. aussi *Deutsche Industrie Zeitung*, 14 septembre 1899, p. 511. Cf. *ibid.*, 7 sept., p. 495 : *Antheil der Arbeiter am wirthschaftlichen Aufschwung*, d'après un rapport de la chambre de commerce de Bochum; et 24 mai *Die Gestaltung der wirthschaftlich-sozialen Stufenleiter in Deutschland*

Les économistes prétendent que plus le marché est étendu, plus les conditions de production sont compliquées, plus les crises générales sont par suite fréquentes et profondes. Et pourtant malgré l'extension de son marché, l'Allemagne n'a point depuis un certain temps déjà, de crise vraiment grave à supporter. Avec cette disposition à l'étude scien-

avec d'intéressantes statistiques. Cf. Böhmert, *Die Vertheilung des Einkommens in Preussen und Sachsen*, Dresde, 1898.

Le tableau suivant, dressé d'après les relevés de la douane depuis 1870, donnera une idée de la richesse croissante de l'Allemagne par la progression de la consommation d'un certain nombre de marchandises de provenance exotique.

ANNÉES.	COTON BRUT.		ÉPICES.		HARENGS MARINÉS		CAFÉ BRUT.		NOIX DE CACAO.	
	Total.	Par tête.	Total.	Par tête.	Total.	Par tête.	Total.	Par tête.	Total.	Par tête.
	Tonnes.	Kilos.	Tonnes.	Kilos.	Barriques.	Kilos.	Tonnes.	Kilos.	Tonnes.	Kilos.
1871-75.	116.300	2 84	4.128	0 10	684.288	2 50	93.249	2 27	1.941	0 05
1876-80.	124.549	2 86	5.055	0 12	691.690	2 38	101.366	2 23	2.019	0 05
1881-85.	152.329	3 34	5.533	0 12	914.899	3 01	110.907	2 44	2.806	0 06
1886-90.	201.016	4 19	6.761	0 14	1.139.496	3 57	114.263	2 38	4.954	0 10
1891-95.	252.381	4 95	7.893	0 15	1.271.913	3 74	112.897	2 41	8.147	0 16
1896...	256.556	4 85	8.747	0 17	1.214.996	3 45	129.884	2 46	12.114	0 23

ANNÉES.	RIZ.		FRUITS DES TROPIQUES.		THÉ.		JUTE.		PÉTROLE.	
	Total.	Par tête.	Total.	Par tête.	Total.	Par tête.	Total.	Par tête.	Total.	Par tête.
	Tonnes.	Kilos.	Tonnes.	Kilos.	Barils.	Kilos.	Tonnes.	Kilos.	Tonnes.	Kilos.
1871-75.	63.817	1 55	23.417	0 57	1.018	0 02	6.238	0 15	154.504	3 75
1876-80.	72.300	1 66	26.279	0 61	1.381	0 03	14.052	0 32	235.280	5 40
1881-85.	82.611	1 81	34.111	0 75	1.564	0 03	29.873	0 66	389.335	8 54
1886-90.	84.375	1 76	49.976	1 04	1.912	0 04	58.168	1 21	556.697	11 61
1891-95.	126.967	2 49	70.990	1 39	2.164	0 05	79.375	1 56	755.915	14 82
1896...	227.243	2 41	104.008	1 97	2.625	0 05	88.256	1 67	853.545	16 14

tifique des questions qui les caractérise, les Allemands ont su embrasser d'un coup d'œil assez juste la consommation et la production pour ne plus s'engager, comme ils l'avaient fait dans la période du *Gründerthum*, de la fièvre d'affaires, dans des entreprises exagérées. Et il s'est en somme établi entre la production et la consommation un équilibre que constatent les rapports consulaires, français et étrangers.

« Il serait malaisé, lit-on dans un des derniers rapports du consul de Belgique à Leipzig, d'assigner une durée déterminée à l'*excellent état de choses actuel*. Grâce à la bonne marche des affaires, plusieurs branches ont pris une extension telle qu'il y a lieu de craindre les effets de la surproduction dans un avenir peu éloigné... Un réel optimiste continue à régner dans les cercles compétents; on semble admettre que les circonstances actuelles doivent durer encore une série d'années, et l'on envisage un revirement sous ce rapport comme une lointaine éventualité »(1).

Même note dans les rapports anglais qui se demandent avec inquiétude quelles sont les causes de cette étonnante prospérité. L'exposé des motifs sur lequel le gouvernement impérial appuie sa demande de crédits pour l'augmentation de la flotte renferme aussi d'intéressants détails sur le développement du commerce allemand à l'étranger,

(1) *Recueil consulaire du royaume de Belgique*, t. XCVI, 1897, p. 45.

et notamment dans les pays d'outre-mer [1]. C'est même l'extension des intérêts allemands sur toute la surface du globe qui forme le principal argument invoqué en faveur de l'accroissement de la marine de guerre.

Tandis que la population de l'Allemagne a depuis 1871 augmenté de 30 0/0, le commerce extérieur a augmenté dans le même temps de 60 0/0. Dans ce mouvement ascensionnel c'est la navigation maritime qui figure précisément au premier rang. Le commerce maritime forme à lui seul 66 0/0 de tout le commerce extérieur. De 1873 à 1895 le tonnage de la marine marchande allemande a augmenté de 124 0/0. Et si l'on examine l'augmentation au point de vue des pays de destination on constate que c'est surtout le commerce avec les pays d'outre-mer qui a prospéré : c'est ainsi que l'augmentation pour les États-Unis est de 128 0/0 ; pour le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, elle est de 317 0/0 ; pour les Indes et l'Extrême-Orient, de 480 0/0 ; pour l'Australie, de 475 0/0. En Europe même la progression est de 119 0/0 pour les pays du Nord, de 88 0/0 pour la Grande-Bretagne, de 60 0/0 pour le Sud-ouest du continent [2].

Les années 1897 et 1898 qui ont été fort trou-

(1) M. Eugène Cor en donne un excellent résumé dans le *Moniteur officiel du commerce*, du 6 janvier 1898.

(2) Sur le mouvement maritime et commercial en France à la même époque, v. l'article de M. d'Outrevienne, *Revue politique et parlementaire*, 10 novembre 1897, p. 378.

blées dans beaucoup de pays ont été en somme très bonnes pour le commerce allemand. Toutes les grandes industries, sauf l'industrie textile, ont fait des progrès. Si les bénéfices ont été un peu moindres en 1898, c'est par suite d'une augmentation notable des salaires, et aussi du renchérissement des prix d'un certain nombre de matières premières, mais en somme la vie commerciale a été très intense. Tous les rapports consulaires, et la plupart de ceux des chambres de commerce sont d'accord à cet égard (1). On ne peut donner de meilleure preuve de la prospérité économique en 1898 que les chiffres concernant la fondation des sociétés industrielles. Il ne s'en est pas créé moins de 329 avec un capital-actions de 463.620.000 marcs. Aucune année antérieure n'avait fourni jusqu'à présent un contingent aussi élevé. Ce sont les sociétés métallurgiques (au nombre de 53) qui occupent le premier rang (2).

Les chiffres déjà connus pour la présente année (1899), sont très satisfaisants et attestent un nouveau progrès. Ainsi en 1898 il avait été créé pour 343 millions de marcs de valeurs industrielles, cor-

(1) Quelques-uns semblent cependant croire que le point culminant est atteint, V. par exemple, *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer zu Chemnitz für 1898*, I, p. IX. Mais l'ensemble est si bon, dit le rapport de la chambre de commerce de Francfort (année 1898, p. 1-3) « qu'on ne doit pas s'effrayer du recul dans certaines branches ».

(2) Rapport de M. Pingaud, *Moniteur officiel du commerce*, 9 mars 1899, p. 376, d'après les statistiques réunies par le *Deutscher Œkonomist*.

respondant, car les émissions sont faites naturellement au-dessous du pair) à un total de 477 millions de marcs. Or pendant le 1er semestre 1899 il y a déjà eu des émissions pour 275 millions de marcs correspondant à un capital nominal de 453 millions de marcs! Ces chiffres sont déjà quintuples de ceux de 1894 (1).

La capacité de production de l'Allemagne augmente si rapidement, écrivait naguère l'un de nos consuls les mieux renseignés, M. de Chappedelaine, que l'Allemagne est devenue au point de vue du commerce d'exportation, une redoutable rivale de l'Angleterre. Son exportation progresse dans de telles proportions que si cela continue, *dans trois ans elle atteindra le même chiffre que l'Angleterre* (2).

Cet essor économique de l'Empire allemand doit nous frapper d'autant plus que pendant long-

(1) « Nous avons en ce moment, me disait, il y a quelque mois, un ingénieur allemand, une telle quantité de commandes, particulièrement de la part de l'étranger, que pour longtemps encore notre production peut s'accroître en toute confiance ». V. sur les progrès nouveaux qui se sont accomplis en 1899 les *Volkswirthschaftliche Chroniken* des *Jahrbücher für Nationalœkonomie und Statistik*, t. XVII, 1899, p. 67, 97; t. XVIII, p. 227, et le *Deutsches Handelsarchiv*.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 25 mai 1899, p. 193. Cf. dans le *Journal du Board of Trade*, août 1899, p. 154, un article, *The increase of population and the balance of trade in Germany*, qui ne contredit pas les assertions précédentes. V. aussi sur les progrès du commerce allemand pendant les trois premiers trimestres de l'année 1899, la revue anglaise *The Economist*, 28 octobre 1899, p. 1523.

temps l'Allemagne ne fut pas un pays industriel. Les villes allemandes eurent sans doute au moyen âge leurs jours de prospérité et de gloire, mais au siècle dernier, à la suite des bouleversements que la guerre de Trente ans avait occasionnés dans tout le pays, l'industrie y était dans une complète décadence. Les guerres de la Révolution et de l'Empire comprimèrent ensuite les tentatives de résurrection. Après 1815, la renaissance des idées particularistes fut un autre obstacle ; les barrières et les douanes intérieures ne s'abaissèrent que lentement; la législation surtout ne fut guère favorable au progrès économique.

C'est depuis que l'œuvre d'unification s'est accomplie, c'est-à-dire depuis un quart de siècle, court espace de temps dans la vie d'un peuple, que l'essor industriel et commercial de l'Allemagne s'est brusquement accentué. Bismarck n'avait pas manqué de se faire ministre du commerce et de déclarer qu'après les victoires militaires il entendait bien donner à son pays les victoires économiques. Depuis 1870 le nouvel Empire s'est couvert d'usines, de fabriques, de manufactures de toute sorte. Quelle que doive être au XXe siècle la place que prendra définitivement l'Allemagne dans le monde, l'essor industriel et commercial du peuple allemand ne restera pas moins l'un des traits saillants de la fin du XIXe.

Il convient maintenant de passer en revue les principales industries pour montrer combien, dans chacune d'elles, les progrès ont été grands

depuis quelques années. Il ne peut être question d'étudier dans ce volume *toutes* les industries qui mériteraient un examen. Nous nous attacherons à celles qui ont fixé davantage notre attention.

Nous parlerons d'abord des deux groupes les plus importants de l'Allemagne : des industries minières et métallugirques, d'une part; d'autre part, des industries textiles.

Nous dirons ensuite quelques mots des industries chimiques, des fabriques de porcelaine et de verrerie, des meubles, des jouets et des instruments de musique, du papier et des cuirs.

Nous achèverons cette rapide revue par quelques considérations sur les industries agricoles et spécialement sur les sucreries.

§ 1. — Mines et industries métallurgiques.

L'Allemagne est fort riche en mines de toute sorte. Les mines de houille surtout lui assurent des avantages dont elle tire merveilleusement parti. Elle possède quatre bassins principaux, ceux de la Ruhr, de la Haute-Silésie, de la Saxe et de la Moselle. Leur superficie totale n'est pas inférieure à 3.600 milles carrés, tandis que la superficie des charbonnages français ne dépasse pas 1.800. La production de ces quatre bassins, qui n'était encore que de 37 millions de tonnes en 1870, que de 53 millions en 1879, est aujourd'hui de plus de

120 millions, en y comprenant quelques millions de tonnes de lignite (*Braunkohlen*) [1].

Elle a de 1891 à 1898 augmenté de 30, 5 0/0. Voici quelle a été, dans chacune des circonscriptions minières, la production (en milliers de tonnes) de l'année 1898 :

Circonscription de	Breslau	26.853
—	Dortmund	51.001
—	Bonn	11.111
—	de la Bavière	1.058
—	du royaume de Saxe	4.407
—	de la Lorraine	1.074
Autres circonscriptions		773

La valeur totale de cette production a atteint 710 millions de marcs (dont 373 pour le bassin de Dortmund qui reste jusqu'ici le meilleur). Les lignites (*Braunkohlen*) ne sont pas compris dans ces chiffres et représentent une valeur de 73.359.000 marcs [2].

(1) Statistique de la production minérale en 1897.

	Tonnes métriques.	Valeur sur place.
	—	—
Houille	91.007 624	798.796 689
Lignite	29.423 432	81.569 184
Minerai de fer	10.099 202	63.063 043
Fonte	6.007 083	382.045 227
Fer et acier puddlés	1.118 807	185.102 230
Fer et acier fondus	5.107 253	768.873 665

(2) *Die Bergwerke, Salinen und Hütten im Deutschen Reich während des Jahres*, 1898. *Vierteljahreshefte zur Statistik des deutschen Reichs*, 4e fascicule 1899, p. 77. Cf. *Deutsche Industrie-Zeitung*, 13 juillet 1899. V. aussi les circulaires et l'annuaire 1899 du *Comité central des Houillères de France* et *The Colliery Guardian*, *Journal of the Coal and Iron Trades*. Mentionnons aussi le récent ouvrage de Treptow, Wüst et Borchers, *Bergbau und Hüttenwesen*. Leipzig, 1900.

Le bassin de la Ruhr, autour de Dortmund, Hagen, Bochum, Duisbourg, est sans doute le plus riche du continent européen. Il fournit plus de 50 millions de tonnes par an. Les houilles westphaliennes cherchent maintenant à soutenir la concurrence contre les houilles anglaises (1).

Le bassin de la Haute-Silésie, qui déborde en Russie et en Autriche n'est, tout au moins d'après les derniers sondages effectués, guère moins riche. Il donne déjà plus de 25 millions de tonnes par an, et il est encore en partie inexploité : il renferme de précieuses réserves pour l'avenir.

« Le marché de la houille en Haute-Silésie, écrit M. Raymond Pilet, n'a jamais joui, à aucune époque, d'une prospérité aussi grande que maintenant, prospérité qui dépasse celle des plus excellentes années. L'exportation par chemins de fer, à elle seule, se maintient à une hauteur très satisfaisante et la consommation des fabriques augmente de jour en jour. Une situation semblable est d'autant plus remarquable que les mois précédents avaient été bons (la navigation sur l'Oder

(1) V. l'analyse du dernier rapport de la chambre de commerce de Düsseldorf : *Journal des chambres de commerce*, 10 octobre 1898, p. 305. Cf. sur les syndicats des charbons et du coke qui « prennent de plus en plus d'extension et ont augmenté leurs écoulements en 1899 », *Deutsche Industrie-Zeitung*, 12 octobre et 9 novembre 1899, p. 606. La Revue *Das Schiff*, 28 avril 1899, p. 129 donne une carte intéressante de la production du charbon dans la vallée de la Ruhr. Les compagnies minières de Westphalie creusent partout où elles peuvent de nouveaux puits. On vient de faire des forages sur sept points nouveaux. La *Harpener Gesellschaft* a creusé cinq nouveaux puits. Cp. *Economiste Européen*, 10 novembre 1899, p. 597.

n'ayant pas subi d'arrêt et ayant permis des approvisionnements considérables) et que la crainte de manquer de wagons avait engagé les consommateurs à commander longtemps d'avance pour l'hiver... Le motif de la bonne situation du marché des houilles est en première ligne l'état de l'industrie qui lui donne une forte impulsion. L'exportation par chemin de fer y contribue également..... Pour la Pologne russe les transports ont triplé et cet état de choses tend à se maintenir. Une certaine quantité de mines n'ont pas en ce moment le nombre d'ouvriers qui leur serait nécessaire. La situation du marché du coke est très bonne, et tout fait présumer qu'elle restera telle[1] ».

Le troisième bassin est le bassin saxon, sur le revers septentrional des Monts Métalliques (Erz Gebirge) près de Chemnitz et de Zwickau. Il fournit quatre à cinq millions de tonnes de houille par an [2].

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 30 décembre 1897, p. 940. V. aussi le rapport du *Berg-und Hüttenmännischer Verein* (Kattowitz 1898) publié par le secrétaire général, le Dr Voltz, auquel nous devons de précieuses indications. Nous lui empruntons le tableau suivant :

ANNÉES	HOUILLE		FER	
	Tonnes.	Marcs.	Tonnes.	Marcs.
1897.....	20.636.653	109.760.407	401.857	2.526.386
1896.....	19.586.152	102.170.633	461.823	2.432.416

(2) Sur l'industrie minière en Saxe, qui a passé par beaucoup de fluctuations, on pourra consulter H. Gebauer, *Die Volkswirthschaft*

L'importance du bassin de la Moselle ou de Saarbrück, qui a une superficie de plus de 40.000 hectares, a grandi depuis quelques années (1). Des sondages récemment pratiqués sur le plateau d'Aumetz y ont fait découvrir des richesses minières considérables. Les diverses couches exploitables y ont, sur plusieurs points, par exemple à Tressange, une épaisseur de 20 mètres et la richesse du minerai y atteint 40 0/0. On n'évalue pas la richesse totale du seul plateau d'Aumetz à moins de 1.800.000.000 de tonnes (2). Ces richesses minières assurent pour des siècles l'existence des établissements métallurgiques de la Sarre et de la Moselle, et dépassent même leurs besoins éventuels. C'est là sans doute que l'industrie minière prendra bientôt le plus de développement; on peut le supposer du moins d'après les acquisitions considérables de concessions qu'y ont faites les industriels de la Prusse rhénane, aussi bien que ceux de la Sarre. Ils y exécutent en ce moment même d'importants travaux. On s'occupe notamment d'un projet de canalisation de la Moselle, qui permettrait aux minerais lorrains de descendre cette rivière et le Rhin. L'administration des chemins

im Königreiche Sachsen, t. I (1894), p. 459 et s. Le bassin de Zwickau est le plus anciennement exploité de l'Allemagne. On trouve déjà des renseignements sur l'exploitation de ces « pierres combustibles » dans le *Stadtrecht* de 1348.

(1) *Die Minetteablagerung Deutsch-Lothringens* (avec carte et plans). *Stahl und Eisen*, 1er et 15 avril 1899, p. 305 et 351.

(2) V. le *Jahresbericht der Handelskammer zu Saarbrücken für 1898*, I, p. 7.

de fer a accordé de fortes réductions de tarif à ces minerais à destination de l'Allemagne du centre (1).

Le nombre des puits de mines a été en 1897 de 2.215 au lieu de 2.091 en 1896. Ils ont occupé 417.071 ouvriers (2). Il n'est pas douteux que cette abondance du combustible ne soit une des grandes forces de l'industrie allemande.

Mais le développement de l'industrie métallurgique étant encore plus rapide que celui de la production minière, l'importation en Allemagne de charbons anglais est toujours considérable. Elle s'est chiffrée en 1894 par 3.705.697 tonnes, en 1895 par 3.972.664, en 1896 par 4.329.608. Elle a dépassé en 1897 4 millions 1/2. C'est pour cela qu'on a promulgué, à partir du 1er janvier 1898, des tarifs réduits pour permettre aux charbons de Silésie de faire concurrence aux houilles anglaises dans les villes et les ports du nord de l'Allemagne (3).

L'augmentation de production a été particuliè-

(1) Aussi le prix des concessions s'est-il considérablement élevé. Vers 1892 l'hectare de concession sur le plateau d'Aumetz valait de 1.000 à 1.500 marcs; en 1894, de 2.500 à 3.000; en 1895-96, 5.000. Actuellement on paie jusqu'à 10.000 marcs; les prix diminuent à mesure qu'on s'éloigne de l'Orne. C'est le manque d'eau qui a jusqu'ici empêché l'industrie métallurgique de se développer davantage sur le plateau d'Aumetz.

(2) Notons en passant que le nombre des femmes occupées dans les mines a diminué, mais que celui des enfants a augmenté : il a été de 12.172 au lieu de 11.326.

(3) Cf. Gothein, *Ueber die wirthschaftliche Bedeutung der Gütertarife.* (*Stahl und Eisen*, 1er janvier 1899, p. 1).

rement sensible de 1894 à 1896 dans le royaume de Prusse comme le montre le tableau suivant :

	Circonscriptions de :	1894. milliers de tonn.	1894. milliers de m.	1895. milliers de tonn.	1895. milliers de m.	1896. milliers de tonn.	1896. milliers de m.
Royaume de Prusse	Breslau.....	20.891	119.855	21.944	126 090	23.679	136.305
	Halle.....	7	64	9	75	8	58
	Klausthal.....	539	4.445	549	4.568	572	4.706
	Dortmund.....	40.613	258.847	41.146	273.933	44.893	304.005
	Bonn.....	8.594	70.861	8.974	74.888	9.835	85.977
	TOTAL.....	70.644	454.072	72.622	479.554	78.987	531.051
	Royaume de Bavière....	871	8.251	973	8.977	989	9.064
	Royaume de Saxe.....	4.123	37.744	4.430	40.926	4.486	43.191
	Alsace-Lorraine.....	970	7.803	990	8.087	1.028	8.360
	Autres Etats.....	133	1.230	149	1.380	150	1.389
	TOTAL GÉNÉRAL.....	76.741	509.100	79.164	538.924	85.640	593.055 (1)

« Le grand essor pris par les charbonnages, écrit M. Pingaud, gagne en intensité et en développement. En cinq années la capacité de production des mines a augmenté de 10.734.272 tonnes..... L'année 1897 n'a pas été moins favorable à la fabrication du coke, sauf cependant à la fin où par suite de circontances particulières, le marché a

(1) V. *Zeitschrift für das Berg-Hütten-und salinenwesen ein Preussischen Staate*, t. 47 (1899). La valeur de la houille extraite du sol allemand en 1896 a été évaluée par le statisticien F. von Juraschek à 695 millions de marcs. Quant aux prix du charbon (qui depuis 1893 se sont légèrement accrus) ils ont été en moyenne pris à la sortie de la mine, de 8 m. 30 pf. la tonne. La production en minerai de fer est évaluée pour 1896 à 237 millions de marcs (au lieu de 231 en 1894 et 216 en 1893. *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 2e suppl. 1897, vo *Bergbau*).

perdu un peu de sa fermeté. L'abondance des commandes, l'impossibilité d'y satisfaire pendant des mois entiers, les besoins dépassant la production, ont contribué peu à peu à développer la hausse des prix[1] ».

L'importance des bassins houillers de l'Allemagne est accrue par l'existence dans ce pays de riches mines de fer, et on sait quelle place le fer tient aujourd'hui dans la vie contemporaine : c'est le métal le plus important pour le progrès économique d'un pays; on a pu dire avec raison que les nations qui ont des mines de fer sont plus riches que celles qui ont de l'or ou de l'argent. Le fer allemand n'est pas partout de première qualité, mais les progrès de la science permettent d'en ti-

	1897		1898	
	QUANTITÉS Tonnes métriques.	VALEUR en livres sterling.	QUANTITÉS Tonnes métriques.	VALEUR en livres sterling.
	—	—	—	—
A	91.056.982	32.446.937	96.279.992	35.512.848
B	29.419.503	3.312.528	31.618.498	3.667.973
	Tonnes.		Tonnes.	
C	15.465.979	3.004.384	15.893.246	3.040.431
D	6.864.405	17.469.088	7.215.927	18.715.128
E	118.981	1.432.027	132.742	1.711.121
F	543.272	606.825	565.683	623.217

[A Charbon, B Lignites, C Minerai de fer, D Saumons de fonte, E Plomb, F Sel].

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 26 mai 1898. *Adds : Diplomatic and consular Reports. Miscellaneous series*, n° 454, avril 1898. Nous reproduisons ici le dernier tableau donné par le *Journal du Board of trade*, avril 1899, p. 424.

rer un excellent parti. La production des mines de fer a doublé depuis quinze ans : elle est maintenant de 13 millions de tonnes. Elle n'était encore en 1886 que de 8 millions et demi (1).

La plus grande partie des fers allemands servent à la fabrication de fontes de diverses sortes. L'Allemagne a produit en 1897 6.889.017 tonnes de fonte contre 6.360. 928 en 1896, soit une différence en plus de 582.035 tonnes. La production a augmenté depuis 15 ans de 50 0/0.

Cet accroissement s'est réparti de la manière

(1) *Die Roheisen Erzeugung Deutschlands, Grossbritanniens und der Vereinigten Staaten von Amerika seit 25 Jahren, Deutsche Industrie Zeitung* 21 septembre 1899, p. 524.

Années	Allemagne	Angleterre	États-Unis
1872	1988	6850	2589
1882	3381	8724	4691
1892	4928	6818	9304
1897	6883	8937	9807

La production de l'Angleterre, qui en 1871 formait encore 55 0/0 de la production totale du globe, n'est plus aujourd'hui que de 26 à 27 0/0. Le développement de l'industrie minière allemande a fortement contribué à ce résultat. Quant à notre production sidérurgique française elle ne dépasse guère 2 millions de tonnes. Sur l'importance que prend l'industrie sidérurgique en Allemagne v. les rapports anglais, *Foreign office, Annual series* 1897, n° 1977, p. 11, n° 1942, p. 30-31 et p. 38. Cf. divers articles de la Revue *Stahl und Eisen*, 1898 et 1899. Pour permettre à l'industrie du fer d'augmenter ses débouchés en luttant plus avantageusement contre la production étrangère, le syndicat des cokes accorde depuis quelques années une prime d'exportation pour la fonte miroitante (*Sppiegeleisen*) aux associations des producteurs de fonte brute à Düsseldorf et à Siegen. Il a en outre accordé aux syndicats de fonte de moulage de fortes subventions, pour leur permettre de combattre les importations anglaises de ce produit.

suivante entre les diverses régions productrices :

Province du Rhin et Westphalie	2.683.537
Bassin de la Sarre et région lorraine. .	2.341.079
Bassin de la Sieg et Hesse-Nassau. . . .	730.678
Silésie et Poméranie.	681.729
Hanovre et Brunswick.	319.488
Bavière, Wurtemberg, Thuringe.	122.439
Royaume de Saxe.	10.116

Cette énorme production n'a cependant pas suffi au marché intérieur et l'Allemagne a dû, pour couvrir les besoins de sa consommation, demander à l'étranger 461.085 tonnes de fonte.

L'accroissement de la production du coke suit presque d'un pas égal celle de la production de la fonte. Les progrès des deux industries marchent de pair accusant l'un et l'autre un développement annuel moyen de 7 0/0 (1).

Tous ces chiffres et ceux que nous pourrions y joindre (2) indiquent un mouvement de progression inintérrompue qui paraît dû surtout, au dire de nos consuls, au développement de la population. C'est même cet accroissement de la po-

(1) Cette moyenne a été notablement dépassée cette année dans la région de Saarbruck, que je viens de visiter. v. *Jahresbericht der Handelskammer zu Saarbrücken für 1898*, p. 5. La production y a augmenté de 8,02 0/0. Elle atteint, à 462.000 tonnes près, celle du bassin rhénan, et représente déjà 34.1 0/0 de la production totale de l'Allemagne.

(2) V. par exemple les statistiques réunies dans les *Jahrbücher für Nationalœkonomie und Statistik*, celles de la *Revue Stahl und Eisen* et de la *Deutsche Industrie Zeitung*, les comptes-rendus de la « *Metallurgische Gesellschaft* » de Francfort, etc.

:pulation qui explique que l'exportation du fer et des ouvrages en fer ait un peu diminué. La production nationale n'a pu suffire aux besoins toujours croissants de la consommation indigène.

La production du zinc, du cuivre, du plomb a aussi augmenté. Celle du zinc a passé de 139.000 tonnes en 1891 à 143.000 en 1894, à 150.000 en 1895. De 24.000 tonnes en 1894, celle du cuivre a passé à 29.408. La production du plomb qui avait diminué en 1893, est remontée de 98.000 tonnes à 181.188. Celle de l'étain seule est à peu près stationnaire. Cela tient à ce que les prix ont fortement baissé. De 191 millions, 9 en 1892 ils sont tombés en 1896 à 124 millions, 6. La production de l'argent est aussi notable, elle a été en 1897 de 448.068 kil. (1)

Aussi fonderies, forges, usines de toute sorte se développent-elles sans relâche, la plupart se concentrant à proximité des régions houillères que nous venons d'indiquer. Il n'y a pas aujourd'hui en Allemagne moins de 1.200 fonderies occupant plus de 250.000 ouvriers (2).

(1) F. von Juraschek, *loc. cit.* Cf. *Annales des mines*, t. XIV (1898), p. 224. *Die Bleiproduktion. Handels-Museum*, 12 oct. 1899, p. 490.

(2) *Die deutsche Montan industrie in Jahre 1898, Handels Museum*, 19 janv. 1898, p. 32. Voici quel était, d'après le recensement de 1895, le nombre des ouvriers occupés dans les principales :

Krupp à Essen	25.133	ouvriers.
Königshütte en Silésie	11.270	—
De Wendel à Hayange	10.000	—
Union-Dortmund	9.000	—

L'Allemagne produit aujourd'hui quatre fois plus d'acier que la France : 2.830.468 tonnes anglaises, contre 714.523 (chiffres de 1895)[1].

Le développement simultané de l'industrie métallurgique et de l'industrie minière a métamorphosé certaines parties de l'Allemagne. Dans le quadrilatère de 65 kilomètres de long sur 30 de large compris entre München-Gladbach, Dortmund, Duisbourg et Cologne, la population a augmenté de 80 0/0, entre 1875 et 1895. On y trouve actuellement sept villes de plus de 100.000 habitants et huit de plus de 30.000 : ces quinzes villes ont une population totale de 1.800.000 habitants. Düsseldorf a plus que doublé en vingt ans, il y a aujourd'hui 210.000 âmes[2]. En cinq ans, Essen a augmenté de 32.000 : c'est à peu près le chiffre de la population du Creusot. La croissance presque

Oberhausen-Sterkrade.....	9.000	ouvriers
Aciéries de Bochum.....	7.900	—
Stumm à Neuenkirchen.....	4.299	—
Rochfing à Saarbrücken.....	3.708	—

Il s'est établi pendant l'année 1897, 576 fours. Déduction faite de ceux mis hors d'usage, il est resté en activité au 1er janvier 1896 7.616 dont 1.888 à récupération des sous-produits.

(1) Journal du *Board of Trade*, juin 1897, p. 649. L'Angleterre avec ses 3.312.115 tonnes n'a plus une bien forte avance.

(2) Düsseldorf est une des villes d'Europe dont la population, au cours de ce siècle, a le plus augmenté, comme le prouve le tableau ci-dessous :

1846.....	38.129	âmes.
1866.....	60.233	—
1871.....	70.094	—
1875.....	80.568	—

américaine de toutes ces villes situées à quelques lieues à peine les unes des autres est fort intéressante à étudier.

Cette double production de la houille et du fer a donné à l'industrie métallurgique et à la fabrication des machines de toute sorte une impulsion considérable. « La consommation à l'intérieur, nous dit M. Pingaud (1), s'est surtout accrue d'une façon extraordinaire. Les syndicats qui se sont formés récemment entre producteurs ont su s'attirer la confiance générale par leur modération dans l'établissement des prix. On compte sur eux pour mettre les principales branches de l'industrie du fer en état de lutter contre la concurrence étrangère (2). C'est avec la Russie que le mouvement des affaires s'est surtout développé. De toutes les branches de l'industrie allemande, c'est celle du fer

1885	115.119 âmes.
1890	144.482 —
1896	176.025 —

Cf. P. Meuriot, *Des agglomérations urbaines*, p. 191. La progressgression de la population à Hanovre n'est guère moindre.

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 2 septembre 1897. M. Pingaud nous avait déjà montré, dans son rapport de 1896, que l'industrie métallurgique traversait une période de prospérité remarquable. Les exportations des produits du fer et de l'acier avaient augmenté en 1895 de plus de 63.000 tonnes sur l'exercice précédant, accusant une plus-value de 12.300.000 marcs. Le nombre des ouvriers employés dans les diverses branches de l'industrie métallurgique qui n'était encore que de 170.000 vers 1870, atteint maintenant le chiffre de 800.000.

(2) Sur les projets d'élargissement du syndicat des métallurgistes, v. *Handels-Museum*, 21 juillet 1898, p. 365.

qui a le plus bénéficié du traité de commerce conclu entre les deux pays [1] ».

La consommation augmente si rapidement que, malgré l'accroissement de la production, celle-ci suffit à peine à répondre à toutes les demandes : « Tous les établissements, me disait récemment un de nos consuls, sont bien pourvus de commandes ; il est peu probable qu'il se produise un sérieux changement d'ici à quelques mois ». L'exportation, surtout, continue à être satisfaisante. Elle augmente constamment, écrivait déjà il y a trois ans M. Soulange-Bodin, depuis quelques années. De 86 millions de kilogrammes en 1892, elle a passé à 136 en 1895 [2].

Et ce n'est pas seulement au point de vue de la quantité, c'est encore au point de vue de la qualité que l'Allemagne a fait d'immenses progrès. Il y a aujourd'hui beaucoup de machines qu'on ne peut se procurer ailleurs qu'en Allemagne.

Tous les rapports des chambres de commerce que j'ai pu consulter sont unanimes à signaler les développements de l'industrie métallurgique dans leurs circonscriptions respectives. Ici ce sont des installations nouvelles qui se créent. Là ce sont les usines anciennes qui doublent, triplent, décuplent quelquefois leur production et le chiffre de leurs affaires [3]. L'exportation des produits métal-

(1) Cf. sur les progrès dans le commerce du fer en Allemagne en 1899, *The Economist*, 4 nov. 1899, p. 1560.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 8 octobre 1896, p. 987.

(3) V. par exemple sur les progrès de l'industrie métallurgique dans

lurgiques a augmenté en 1896 de 570.000 tonnes (2.587.000 au lieu de 2.017.000 en 1895), tandis que l'importation n'a augmenté que de 162.000 (2.642.000 au lieu de 2.840.000). Et le mouvement continue [1].

Vers la fin du printemps de l'année dernière (1898), écrit encore le consul général de Belgique à Leipzig, l'industrie sidérurgique reçut tant de commandes que les affaires prirent une activité inconnue jusqu'alors..... Les usines durent demander des délais de livraison de 4 mois, ce qui entraîna une hausse considérable des prix, notamment sur les fers en barres (5 marcs 50 pour 100 kilogs, sur les tôles fines, et les fers façonnés).

Le marché des cuivres et du zinc a été également très animé. On a constaté une hausse de 6 0/0 [2].

la région de Hanovre. *Iahresbericht der Handelskammer zu Hannover für* 1898, p. 138, suiv.; sur ses progrès en Bavière, v. le *Bayerischer Industrie und Gewerbeblatt*. Certaines personnes prétendent cependant que l'invasion des machines américaines fera prochainement péricliter bon nombre d'usines.

(1) Exportation de machines allemandes pendant les quatre premiers mois de 1898 comparés aux quatre premiers mois de 1897 :

	Janvier à avril 1897. quintaux.	Janvier à avril 1898. quintaux.
Locomotives.....	33.167	36.696
Machines et outillage pour fonderies.....	347.910	405.904
Machines et outillage pour forges.....	64.596	87.034

(2) *Recueil consulaire* du royaume de Belgique, t. 104 (1899), p. 84-85.

Les prix tendent presque partout à s'élever : l'acier Bessemer qui se vendait à Dortmund en 1892 37 m., 8 pf., s'est vendu 59 m. en 1896; l'acier puddlé qui se vendait à Düsseldorf 51 m., 4 en 1892 et était tombé à 44 m., 7 en 1895, s'est vendu 54 m., 4 en 1896 (1).

La grande fabrique saxonne de Chemnitz (l'ancienne fabrique Hartmann) qui avait débuté avec 3 ouvriers, puis 40, en occupe aujourd'hui plus de 5.000, répartis en 99 bâtiments, recouvrant une superficie de plus de 950.000 mètres, avec les annexes de Barna, de Furth et d'Altendorf. Le capital social est de 12 millions de marcs. La valeur annuelle des produits livrés par cette fabrique n'est pas inférieure à 15 millions de marcs : près de la moitié est livrée à l'étranger (Russie, Espagne, Italie, Angleterre, Belgique, Chine, Japon, Australie, Mexique, République argentine). On y fabrique locomotives et tenders, machines à vapeur et machines électriques de toutes sortes, turbines, tout l'outillage nécessaire pour les hauts-fourneaux, scieries, moulins, papeteries, filatures, ateliers de constructions, arsenaux, etc. La valeur totale des livraisons effectuées par cette maison que j'ai visitée à deux reprises dépasse aujourd'hui 250 millions de marcs (2).

(1) F. von Juraschek, *loc. cit.* V. sur l'exportation et l'importation des produits métallurgiques, le tableau dressé par le *Foreign office. Miscellaneous séries*, juin 1898, n° 462.

(2) Je dois dire cependant qu'elle n'a pu distribuer en 1898 des dividendes aussi élevés que dans les exercices précédents. Le capi-

Cette année encore j'ai recueilli des renseignements très satisfaisants dans la région rhénane, dans le district de la Sarre (1), dans les circonscriptions de Plauen et de Zwickau, dans la Haute-Silésie (2), dans l'Allemagne du Sud : les rapports des chambres de commerce de Nuremberg et de Stuttgart sont particulièrement significatifs (3).

tal-actions avait été considérablement augmenté en 1897 en vue des entreprises russes, et l'on espérait pouvoir donner un dividende de 10 à 12 0/0. Ces prévisions ne se sont pas réalisées. Le nombre des commandes a un peu baissé et les bénéfices ont sensiblement diminué. Mais ce n'est certainement qu'un ralentissement temporaire.

(1) V. *Saarbrücker Gusstahlwerke*, *Stahl und Eisen*, 1er novembre 1899, p. 1003.

(2) Sur les progrès actuels de l'industrie métallurgique dans la Haute-Silésie, v. *Deutsche Industrie Zeitung*, 9 novembre 1899, p. 607. L'emploi croissant de l'électricité a ralenti sur quelques points la fabrication des chaudières et des machines à vapeur. La concurrence américaine se fait également sentir. Ce qui n'a pas empêché les bénéfices de la Laurahütte de s'élever pour le 1er semestre 1899 à 2.465.109 marcs (au lieu de 2.055.914 pendant le 1er semestre 1898). *Oberschlesische Eisenindustrie*, *Bericht für* 1898, Gleiwitz 1899, et *Statistik der oberschlesischen Berg-und Hüttenwerke für das Jahr 1898*, dans la Revue *Stahl und Eisen*, 1er et 15 juillet 1899, p. 640 et 689. V. aussi le compte rendu de l'Assemblée générale des hauts-fourneaux de Silésie, du 2 mai 1899, *Stahl und Eisen* 15 juin 1899, p. 592.

(3) V. *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer in Stuttgart für* 1897, p. 91, 95. *Jahresbericht der Handels und Gewerbekammer für Mittelfranken*, 1898, p. 158. L'un des derniers rapports anglais établit que pour 52 des établissements métallurgiques les plus considérables de l'Allemagne, les dividendes pour l'exercice 1896-97, se sont élevés en moyenne à 10,68 0/0 contre 7,59 0/0 pendant l'exercice précédent et 5,45 0/0 en 1894-95 (*Foreign office*, *Annual series*, juin 1898, n° 2122). Ces chiffres suffiraient à attester la prospérité de l'industrie métallurgique allemande. On trouvera l'indication des dividendes donnés par les principales usines dans la Revue *Stahl und Eisen* année 1899, p. 52, 107, 159, 210, 257, 302, 346, 401, 455, 509,

Un grand nombre d'établissements métallurgiques, écrit le consul général de Belgique à Leipzig, n'ont pu, malgré un notable augmentation de leur personnel ouvrier, accepter les ordres qu'en se réservant de très longs délais[1].

L'Allemagne nous a fortement distancés au point de vue de l'exportation du matériel de chemins de fer (locomotives, wagons, etc.)[2]. Déjà en 1895, d'après le travail statistique de G. Raunig, la proportion était de 1.153 contre 852. L'écart s'est encore accru depuis cette époque. Rien qu'en Russie l'exportation des machines allemandes a triplé depuis dix ans. La Russie a fait encore dernièrement en Allemagne une commande de 400 locomotives[3].

554, 657, 706, 754, 800, 903, 944, 984, 994, 1038, 1090. La plupart sont compris entre 10 et 16 0/0. La *Gazette de Cologne* donnait dernièrement le tableau des résultats financiers obtenus en 1898 par 50 exploitations minières ou établissements métallurgiques de la région rhénane choisis parmi les plus importants. Les dividendes distribués aux actionnaires attestent leur prospérité. La plupart ont donné de 10 à 12 0/0, les aciéries de Westphalie, et celle de Meidrich ont donné 16 0/0, la mine König Wilhelm 20 0/0, la Menessen et la Schalken Grube 30 0/0, la société d'Aremberg 60 0/0. Presque toutes ces sociétés ont accru leurs réserves, et affecté des sommes considérables à l'amortissement.

(1) Recueil consulaire du royaume de Belgique, t. 104 (1899), p. 58.

(2) V. Sur l'exportation des machines dans les huit premiers mois de 1899 (léger recul par rapport à la période correspondante de 1898) *Stahl und Eisen*, 1er novembre 1899, p. 1031.

(3) Exportation des machines allemandes en Russie (en millions de marcs).

1894	1895	1896	1897
—	—	—	—
16	23	33	40

Il y a surtout maintenant une exportation considérable de machi-

Qui ne connaît de réputation les usines Krupp à Essen : c'est la première maison d'Allemagne. Il y a vingt-huit ans c'était en Belgique, en Angleterre, en Amérique que les Allemands achetaient leurs locomotives et une grande partie du matériel de leurs chemins de fer. Aujourd'hui les exportations dépassent les importations, et la fabrication s'améliore tous les jours.

La maison Krupp ne cesse d'apporter à ses moyens de fabrication une attention de plus en plus grande. Non contente de développer ses établissements d'Essen, elle s'efforce d'accroître sa production, soit par l'achat de maisons rivales comme la fabrique de blindages métalliques Gruson à Magdebourg, soit en s'annexant des industries complémentaires, comme elle l'a fait il y a quelques années en fusionnant avec le chantier de construction « *Vulcan* » de Stettin.

Elle a aussi acheté à Kiel un vaste chantier de construction, le chantier dit de la *Germania* (1). En unissant ainsi une usine métallurgique au chantier maritime, elle peut fournir, en même temps que le matériel ordinaire des constructions navales, les tôles d'acier, les étraves, les plaques

nes agricoles et d'instruments aratoires. La demande d'outillage pour forges grandit également : pour les quatre premiers mois de 1898 il a été de 16.895 quintaux (au lieu de 9.160 pour les quatre premiers mois de 1897).

(1) Rappelons en passant que notre usine du Creusot se propose de créer une installation du même genre sur les bords de l'étang de Thau. L'arrangement conclu entre la *Germania* et la maison Krupp garantit aux actionnaires un dividende minimum de 4 1/2 0/0.

de cuirasse nécessaires aux croiseurs de la marine impériale, aussi bien que les machines, les chaudières, les pièces d'artillerie et leurs projectiles (1).

Si l'exportation des objets en fer considérée au point de vue du poids a un peu diminué en 1897, il en est autrement au point de vue des prix. Les chiffres témoignent ici d'un progrès ininterrompu. Les exportations ont passé de 158.942.000 marcs en 1895, à 160.413.000 en 1896, et à 172.119.000 en 1897.

Nous pouvons mentionner en passant l'intéressante industrie des bicyclettes et des cycles de toutes sortes. On n'évalue pas à moins de 800.000 le nombre de bicyclettes (elles ne sont pas taxées) qui existent en Allemagne. Pour une population de 30 millions de personnes environ comprises entre 14 et 60 ans, c'est une forte proportion. « On compte actuellement, écrit le consul de Belgique à Leipzig, 150 fabriques de vélocipèdes en Allemagne; elles disposent d'un capital de 80 millions de marcs et occupent 40.000 ouvriers. La production s'est élevée pour 1897 à 350.000 machines. Elle pourrait bien atteindre 500.000 en 1898. La fabrique de Seidel et Neumann, à Dresde, a donné 30 0/0 de dividende à ses actionnaires. L'exportation surtout, qui était jadis insignifiante, a fait

(1) Le nombre total des personnes occupées par la maison Krupp au 1er janvier 1899 était de 41.750 (dont 25.133 à Essen). V. les statistiques données dans la *Zeitschrift für Socialwissenschaft*, 16 octobre 1899, p. 745.

de grands progrès, et les fabriques sont bien pourvues de commandes[1]. — L'industrie allemande du vélocipède, écrit encore ce même consul, a occupé en 1898 plus de 100.000 personnes. Il s'est tenu cette année à Leipzig, une *foire aux vélocipèdes*, où il a été établi pour la première fois que les vélocipèdes allemands ne le cédent en rien aux produits similaires anglais ou américains. Cette foire a eu un beau succès : on ne se serait pas figuré que cette branche compte un tel nombre de fabriques[2] ». La fabrique de billes d'acier de Schweinfurt, la plus importante aujourd'hui de ce genre, a fourni en 1897, 4 millions et demi de grosses au lieu de 1 million et demi en 1896[3].

(1) *Recueil consulaire du royaume de Belgique*, t. XCIX (1898), p. 417.

(2) Même *Recueil*, t. 104 (1899), p. 103. Les fabriques sont maintenant si nombreuses que quelques-unes réussissent médiocrement.

(3) V. *Die Zunahme der deutschen Fahrradexport. Export*, 21 juillet 1898, p. 351. V. aussi le *Moniteur officiel du commerce*, 25 août 1898, p. 241. Le *Journal du Board of trade*, juillet 1898, p. 20, se plaint amèrement de la concurrence que les bicyclettes allemandes font maintenant à celles de son pays. L'exportation de machines anglaises est tombée, en effet, en 1897 à 1.430.320 liv. st. au lieu de 1.855.604 en 1896, et l'année 1898 a marqué un nouveau recul : pour le 1er semestre les chiffres étaient descendus de 857.186 liv. sterling (1897) à 553.051 (1898). Le syndicat des fabricants de bicyclettes avait d'abord demandé qu'on élevât les droits d'entrée à 50 marcs par machine afin d'empêcher l'importation. Mais la chambre de commerce de Nuremberg a refusé d'appuyer cette demande en montrant que cette industrie pouvait aujourd'hui se suffire et n'avait pas besoin d'être protégée. Cf. *Jahresbericht der Handelskammer zu Liegnitz für* 1897, p. 17 et 18. [L'Allemagne ne prélève actuellement qu'un droit

Je visitais dernièrement Solingen et la contrée si intéressante au point de vue industriel dont cette ville est le centre. C'est la région par excellence où s'est développée la *Kleineisenindustrie :* quincaillerie, ferronnerie, coutellerie, outils de toute espèce. C'est un foyer d'activité et de vie d'une rare intensité : on y fabrique des charrues, des faux, des haches, des outils et des engins de toute sorte (1). La grande spécialité, ce sont les armes blanches et les couteaux. On prétend que ce sont des croisés revenus de Damas qui ont appris aux gens de cette contrée l'art de tremper les lames des épées et des sabres (2). Jadis simple bourg, Solingen est maintenant une ville de 42.000 habitants qui ne renferme pas moins de 40 fabriques, dont 10 pour la fabrication des armes blanches. Le nombre des ouvriers occupés à la coutellerie est de 8.000 (3). La fabrication des aiguilles à coudre a

de 3 marcs par machine importée, tandis que pour une machine valant par exemple 250 marcs, l'Amérique prélève environ 112 marcs, le Portugal 67, l'Autriche 50, la Russie 38, la Belgique 35, l'Italie 34, la France 20]. Cf. une récente monographie *Zur Lage der Fahrrad industrie*, *Deutsche Industrie Zeitung*, 24 août 1899, p. 473. V. aussi *Monde économique*, 11 novembre 1899, p. 621.

(1) Sur le développement de la *Kleineisenindustrie* depuis 1892, v. *Jahresbericht der Handelskammer zu Solingen für* 1898, p. 11. Sur la fabrication des objets en laiton, v. un article de la *Deutsche industrie Zeitung*, 5 octobre 1899, p. 545.

(2) La fabrication des armes (spécialement des fusils) est également très prospère dans d'autres régions, notamment à Suhl et en Thuringe, V. *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer in Erfurt*, p. 14.

(3) Sur l'industrie de la coutellerie à Solingen, v. le rapport de M. Pingaud, *Moniteur officiel du commerce*, 3 décembre 1896,

pris aussi dans cette région une grande importance. La seule ville d'Aix-la-Chapelle en fabrique 50 millions par semaine. Cette industrie non seulement est maîtresse du marché allemand mais fait aujourd'hui concurrence aux produits de l'Angleterre (1).

Les usines d'électricité méritent une mention à part ; elles sont parmi celles qui se développent le plus. Rien qu'en Saxe, il s'en est, depuis deux ou trois ans créé de nouvelles à Meerane, Plauen près de Dresde, Meissen, Mylau, Colditz, Döbeln, Flöha, Lugo, Waldenburg, etc. Du 1er mars 1898 au 1er mars 1899, 105 nouvelles stations d'électricité ont été organisées en Allemagne un peu partout, principalement dans les provinces de l'ouest. Et le mouvement loin de se ralentir, ne fait en ce mo-

p. 1259. Cette industrie fort intéressante à tous égards mériterait de faire l'objet d'une étude particulière. Les derniers rapports de la chambre de commerce de Solingen se plaignent du tort que le Bill Dingley a fait à l'exportation de la coutellerie aux Etats-Unis. Les droits qui étaient de 45 à 50 0/0 de la valeur des marchandises se sont élevés à 225 et même pour certains couteaux à 235 0/0 ! Aussi la diminution de l'exportation est-elle sensible. Les fabricants de Solingen espèrent néanmoins voir succéder au régime actuel un régime plus libéral et ne perdent pas courage. Comme les chambres de Cologne, de Stuttgart, de Nuremberg, de Sonneberg, celle de Solingen dissuade énergiquement les esprits trop ardents d'une guerre douanière avec les Etats-Unis, elle souhaite la conclusion d'un traité analogue à celui qui a été conclu en juin 1898 avec la France sur les bases de la section III du Bill Dingley.

(1) Rapport du Marquis d'Héricourt, *Moniteur officiel du commerce*, 31 mars 1899. Sur les perfectionnements apportés par les Allemands dans la fabrication des objets en métal, v. *Foreign office*, *Consular reports*, n° 1977, juillet 1897, p. 12.

ment que s'accentuer. C'est surtout l'emploi des transmissions de la force électrique qui se propage rapidement [1]. Dès maintenant, sans compter les installations privées et les usines de traction électrique pour les tramways, il n'y a pas moins de 560 établissements dont la plupart sont de création récente (il n'y en avait encore que 30 en 1890). Le plus important est l'usine de transmission de force installée à Rheinfelden qui a un débit de 12.000 kilowatts. L'usine de Hambourg occupe le second rang avec un débit de 7033 kilowatts.

« Un grand nombre de villes saxonnes, écrit le consul de Leipzig, ont fait construire l'année dernière des tramways électriques dont les résultats financiers seront satisfaisants au moins dans les grandes villes... Les essais tentés pour l'application de l'électricité à l'agriculture ont réussi au point que déjà de grandes installations ont été commandées. Les tramways électriques se multiplient de toutes part [2] ». L'éclairage électrique se

(1) Les Allemands, n'ont fait ici cependant aucune découverte essentielle, ils ont seulement tiré un merveilleux parti des découvertes d'autrui. C'est en France que la possibilité de la transmission de la force à grande distance a été démontrée par Marcel Deprez et Fontaine, et expérimentée dès 1883. C'est en Allemagne qu'on a tiré le meilleur parti de cette découverte ! Cf. Blondel, *Annales des ponts et chaussées*, Mémoires 1898, t. I, n° 5. V. aussi Georges Michel, l'*Électricité force motrice*, *Économiste français*, 24 septembre 1898, p. 403. Le nombre des moteurs électriques dans la seule ville de Berlin est passé de 928 en 1896 à 1.699 en 1897 : ils ont une force totale de 6.110 chevaux. Ils sont très employés maintenant dans la *Kleineisenindustrie*.

(2) Quelques chiffres donneront une idée de l'extension des tramways

répand également de tous côtés. En quatre ans le nombre des lampes à incandescence a passé de 500.000 à deux millions. Il y a près de 500 villes bourgs ou villages, éclairés aujourd'hui à l'électricité.

C'est surtout pour ce qui touche à l'industrie électrique que les rapports des chambres de commerce sont catégoriques. « L'industrie électrique allemande, dit le dernier rapport de celle de Stuttgart est en train de conquérir la première place sur le marché du monde. Les capitalistes ont pleine confiance dans l'avenir de nos grandes maisons. Et celles-ci ont maintenant à leur disposition des capitaux assez abondants pour ne pas être obligés de faire appel à des fonds étrangers ». Quelques chiffres donneront une idée de l'importance de certaines maisons :

A Nuremberg, la fabrication de machines électriques de tout genre est une des principales industries. La maison la plus importante est la Société anonyme d'électricité (ancienne maison Schuckert et Cie). Cette maison se développe de jour en jour. Elle a construit en 1896, 4.149 machines représentant une force de 91.000 chevaux, elle a augmenté le nombre de ses succursales dans les divers pays d'Europe, a créé de nouvelles stations

électriques en Allemagne. Voici quelle a été depuis sept ans la progression des villes qui en sont pourvues : 1891, 3; 1892, 5; 1893, 11; 1894, 19; 1895, 32; 1896, 44; 1897, 61; 1898, 70. Cf. sur les tramways électriques, *Moniteur officiel du commerce*, 6 juillet 1899; p. 31.

centrales d'éclairage et de nouvelles lignes de tramways, non seulement en Allemagne, mais à l'étranger à Witebsk, à Livourne, même en France à Toulon. Elle a fait des installations considérables de fabriques de produits chimiques obtenus par des procédés électro-techniques (chlorate de chaux et de potasse, chlorure de chaux, potasse, soude, etc.) (1). Le mouvement d'affaires de cette maison a été en 1897-98 de 46 millions 1/2 de marcs (au lieu de 33,8 en 1896-97); elle a distribué à ses actionnaires plus de 1 million de marcs, soit un dividende de 14 0/0. La transformation des tramways à chevaux en tramways électriques est pour elle une source de gros bénéfices. Elle se porte de plus en plus vers les entreprises à l'étranger.

La « Société continentale pour installations électriques » de la même ville a fait un bénéfice net de 1.758.000 marcs (au lieu de 1.190.230 en 1896-97) et a distribué un dividende de 1.235.000 marcs.

La fabrique de machines électriques Lahmeyer, à Francfort, a fait pour 1.342.000 marcs d'affaires, et, avec un bénéfice net de 419.000 marcs, a distribué 10 0/0 de dividende.

(1) *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekamer für Mittelfranken für* 1897, p 174. Le rapport de cette même chambre de commerce pour 1898 nous apprend que le nombre des ouvriers employés dans cette société s'est accru cette année de 1200 et que les salaires ont été augmentés de 10 à 15 0/0, ce qui est un indice de prospérité (v. p. 138-139). La population de Nuremberg est maintenant de 240.000 âmes ; les entreprises industrielles s'y multiplient prodigieusement (*même rapport*, p. 338). V. aussi *Moniteur officiel du commerce*, 7 septembre 1899, p. 116.

L'*Allgemeine Electricitätsgesellschaft* fondée à Berlin, il y a quelques années à peine, a déjà un capital de quarante millions : elle a reçu pour 97 millions de commandes en 1897 au lieu de 60 en 1896 (1). Non moins prospère est la maison Siemens et Halske à la tête de laquelle se trouve le Dr Boediker, l'ancien président de l'Office impérial des assurances.

Toutes ces maisons s'efforcent en ce moment de multiplier leurs succursales à l'étranger, spécialement en Russie. Il y a déjà 45 ans que la maison Siemens et Halske avait créé une succursale à Saint-Pétersbourg. Cette succursale s'est récemment transformée en une société par actions au capital de 4 millions de roubles et à son tour elle est en train d'organiser différentes usines en Russie. Une autre société, l'*Elektricitätsgesellschaft Union* constituée au capital de 6 millions de roubles dirige à Riga une grande fabrique électrotechnique qui va recevoir des agrandissements. La *Kontinentale Gesellschaft für electrische Unternehmungen* de Nuremberg vient de créer une usine à Libau. La maison Lahmeyer et Cie de Francfort en a une à Varsovie.

L'*Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft* de Berlin a aussi fondé à Saint-Péterbourg, avec un capital provisoire de 1 million de marcs, une société ana-

(1) V. sur cette société les détails donnés par M. R.-G. Lévy, *Revue des Deux-Mondes*, 15 février 1898, p. 836. Elle a, de 1883 à 1896, porté son capital de 5 à 35 millions, elle a amorti près de 4 millions, placé 8 millions à la réserve et distribué 16 millions de dividendes.

logue à elle-même, qui a trouvé son champ d'exploitation surtout dans la Pologne russe et a érigé à Sombkowice de grands ateliers. La société Hélios de Cologne se porte dans une autre région. La maison Hartmann a de son côté établi en Russie une succursale qui prend une extension considérable; les actions de la maison-mère à Chemnitz ont par suite beaucoup monté (1).

Nous pourrions multiplier les citations. En dépit des efforts de quelques-uns de nos électriciens, qui au point de vue scientifique, n'ont aucune comparaison à redouter avec les ingénieurs allemands (2), nos entreprises françaises n'ont pu jusqu'ici progresser d'une façon aussi remarquable, et cela surtout parce que nos capitaux français se sont montrés d'une regrettable timidité (3).

(1) Recueil consulaire de Belgique, t. XCIX (1898), p. 377 et suiv.

(2) Nous avons des techniciens de premier ordre et on a tenu depuis l'année dernière à donner un plus grand développement à l'enseignement de l'électricité dans nos écoles nationales d'arts et métiers. Il ne s'agit pas d'y former des spécialistes, mais ainsi que cela a été exposé par le ministre « il n'est plus possible, dans une usine, quelle qu'elle soit, de ne pas connaître la pratique et la théorie des arts électriques; le dernier atelier s'éclaire aujourd'hui à l'électricité, et il faut que dans l'atelier de construction lui-même on puisse réparer la machine électrique et les dynamos sans avoir à faire appel aux électriciens de profession ». Cf. Wilke *Die Elekrizität, ihre Erzeugung und Anwendung in Industrie und Gewerbe*, 8e édit., 1898. W. Vogel, *Die Electricität in Gewerbe und Industrie*, Leipzig, 1899 (avec 182 gravures). *Aussichten der Entwicklung der Electrotechnik, Zeitschrift für Socialwissenschaft*, 20 février 1899, p. 131. Romolo Pozzi, l'*Avvenire delle industrie elettrotecniche, Rassegna nazionale*, 1 octobre 1899.

(3) D'après le professeur Wan der Borght, le montant total des capitaux engagés dans les sociétés allemandes d'électricité dépasse aujourd'hui 550 millions de marcs. De 1891 à 1898, le nombre des

Il est très intéressant au contraire de voir comment s'est développée en Allemagne cette industrie nouvelle pour laquelle le langage courant a même inventé l'expression « *Electrotechnik* » (1).

« L'industrie électro-technique écrit le consul général de Belgique à Leipzig(2) a été en 1898 plus occupée que jamais. La création de nouvelles entreprises, la transformation de certains établissements en sociétés anonymes et les demandes de capitaux, se sont rapidement succédé. On établit actuellement dans une série de villes de nouvelles usines électriques pour la production de l'éclairage électrique et de la force motrice, ainsi que pour l'exploitation des tramways. Quantité de projets en partie réalisés, ont pour but de relier de petites villes entre elles au moyen de chemins de fer électriques à voie étroite, ainsi que d'établir par voies transversales des communications entre des localités situées entre des lignes de chemin de fer. L'Allemagne est au premier rang des nations pour les applications de l'électricité. En janvier 1898 elle comptait déjà 1138 kilomètres de lignes électriques en exploitation contre 347 en France ».

L'étude des conditions financières dans lesquelles certaines sociétés se sont constituées, puis développées, est bien curieuse. Elles ont dû au dé-

machines à vapeur servant à la production de l'électricité en Prusse a quadruplé. Leur force a quintuplé!

(1) V. à cet égard le remarquable rapport de M. Jacquemin de Nuremberg, analysé dans l'*Éclairage électrique*, supplément du 10 décembre 1898, t. XVII, p. XCVII.

(2) Recueil consulaire du royaume de Belgique, t. CIV (1899), p. 63.

but ne compter que sur elles-mêmes, mais elles ont trouvé l'aide des banques et des banquiers, à défaut du public un peu hésitant, et de très ingénieuses combinaisons ont pris naissance. Les capitaux français au contraire ne veulent toujours pas se porter franchement de ce côté, tandis que l'industrie électrique a maintenant derrière elle en Allemagne autant d'argent qu'elle le désire (1).

Le mouvement provoqué sur le marché financier allemand par les applications de l'électricité est des plus curieux. Et les optimistes déclarent qu'on est au début seulement. Après l'éclairage des villes et des particuliers, après la traction appliquée aux tramways urbains et suburbains, on prévoit dans un avenir prochain l'utilisation des forces hydrauliques, la création de puissantes stations centrales pour répartir la force électrique dans les districts miniers et les groupes industriels, ainsi que la transformation des moteurs à vapeur de toute sorte. « A chaque société purement électrique sont attachées maintenant une ou plusieurs filiales, véritables banques ou trusts, chargées de *financer* l'affaire, se constituant un portefeuille d'actions d'entreprises anciennes achetées en vue de transformation, ou d'actions d'entreprises déjà transformées » (2).

(1) A. Raffalovich, *Le marché financier* en 1897-98, p. 322. V. ci-dessous, Appendice V.

(2) « Les électriciens français, m'écrivait il y a quelques jours un ingénieur, sont en état d'en faire autant que les Allemands, ils le feront lorsque la finance aura confiance en eux. Cette année même plusieurs so-

§ 2. — Industries textiles.

L'industrie textile est certainement l'une des plus typiques dans l'évolution économique contemporaine : réduction progressive de la main-d'œuvre, accroissement du travail des femmes et des enfants, substitution de la machine au travail humain, développement malsain de la production poussée jusqu'à la surproduction, tels sont les faits principaux qui la caractérisent.

C'était l'industrie du lin qui tenait jadis assez modestement la place prépondérante dans les industries textiles de l'Allemagne. La toile de lin filée par la mère de famille elle-même, c'était le

ciétés ont pu doubler leur capital, parce que leurs actions ont triplé et que cela a amorcé quelques banquiers de Lyon, place où se cotent en Bourse presque toutes les actions... Il n'existe pas en Allemagne une région comparable au point de vue de l'électricité aux Alpes du Dauphiné où les usines électrochimiques poussent en ce moment comme des champignons... Les Rothschild n'ont rien compris au développement de l'industrie, sans quoi ils auraient pu faire naître en France une maison aussi importante que les maisons allemandes. Ils se sont montrés bien médiocres en dehors du commerce de l'argent... Voyez donc l'industrie des automobiles. Elle est encore toute française et a fait des progrès merveilleux. Pourquoi cela? par suite d'un certain engouement des gens riches pour ce sport. Les capitaux que les actionnaires ont engagés (on les évalue à plus de 100 millions) ont rapporté de beaux dividendes. L'argent est le nerf de l'industrie comme le nerf de la guerre ». Voy. aussi la préface de M. Alfred Potier au récent ouvrage de MM. A. Blondel et P. Dubois, sur la *Traction électrique*. Paris, 1898. Cf. sur le développement de l'industrie électrique en 1898, une note du Journal du *Board of Trade*, octobre 1898, p. 413. Le progrès s'accentue en ce moment même d'une façon étonnante.

vêtement historique des Allemands. L'industrie du coton l'a supplantée. C'est une industrie moderne, favorable à l'emploi des machines, à l'universalisation de la marchandise. L'Allemagne fait venir la matière brute des pays où la culture du coton peut se développer sans limites. Partout où cette industrie s'est établie, j'ai constaté, sinon sa prospérité actuelle, au moins son prodigieux essor en même temps que le triomphe de la grande production mécanique, avec les avantages qu'elle entraîne pour soutenir la concurrence sur le marché du monde. Il convient d'ailleurs de rappeler que par l'annexion de l'Alsace-Lorraine, l'Allemagne a soudain accru de près de moitié l'importance de son industrie cotonnière; elle a en outre largement bénéficié de la réputation de finesse des fils et tissus fabriqués en Alsace.

J'ai étudié cette industrie sur place dans les régions où elle s'est le plus développée, dans la Prusse rhénane, en Silésie, en Saxe, dans le Wurtemberg. Et je dois dire d'abord que partout j'ai recueilli beaucoup de doléances (1).

(1) Il faut se défier de ces doléances. « Tous nos établissements, me disait un grand filateur, travaillent à perte ». Or, sept grandes filatures de Saxe ont donné en 1898 11,7 0/0 à leurs actionnaires; celle de Mitwerda a donné même 28 0/0. Les filateurs m'ont paru en tout cas dans une meilleure situation que les tisserands. Les uns et les autres, entraînés dans le tourbillon du protectionnisme à outrance, se préoccupent trop peu des consommateurs et cherchent dans des mesures arbitraires le remède aux difficultés de l'heure présente (V. l'article de M. W. ter Meer, *Die Nation*, 9 décembre 1899, p. 136. *Cf.* Walter Borgius, *Spinner und Weber in Deutschland*, *Handels-Museum*, 30 novembre 1899, p. 565.

Mais il convient de faire trois observations : c'est d'abord que le commerce d'exportation seul a diminué, le marché intérieur est toujours satisfaisant (1). C'est, en second lieu, que la situation n'est difficile que depuis 1896 et cela principalement à cause des mesures protectionnistes prises par divers États, surtout par les États-Unis. Jusqu'à cette époque la situation était excellente ; les commandes, exceptionnellement importantes, qui s'étaient produites à la suite du bill Wilson se sont brusquement ralenties après l'adoption du tarif Dingley (2). C'est enfin que certaines branches seulement des industries textiles sont sérieuse-

(1) Le ralentissement du commerce d'exportation s'explique d'une façon générale par le développement de la culture du coton et des industries textiles dans un grand nombre de pays. V. sur la culture du coton dans le monde l'article de MM. Lederlin et L. Gallois (avec une excellente carte), *Annales de géographie*, 15 juillet 1898, p. 289. Il y a 25 ans les États-Unis produisaient 70 0/0 du coton récolté dans le monde entier. Ils en produisent aujourd'hui 85 0/0.

(2) V. un article d'ensemble sur l'évolution de l'industrie textile de 1895 à 1898, *Deutsche Industrie Zeitung*, 26 octobre 1899, p. 577.

(3) Les Allemands sont d'autant plus contrariés des conséquences qu'a pour leur industrie textile le bill Dingley qu'il leur sera très difficile de trouver dans l'avenir un marché qui remplace pour eux les États-Unis. « Les marchés européens comme le faisait remarquer le dernier rapport de la chambre de commerce d'Elberfeld, se ferment aux tissus allemands par suite du progrès des industries textiles dans tous les pays. Les fabriques qui produisaient en vue des États-Unis doivent aujourd'hui lutter pour vendre leurs marchandises aux nationaux, et la concurrence intérieure devient de plus en plus vive ». Faisons toutefois remarquer qu'un certain nombre de maisons allemandes sont allées établir des succursales en Amérique. V. *Deutsche Textilfabriken in den Vereinigten Staaten*, *Handels-Museum*, 12 octobre 1899, p. 490.

ment atteintes. Dans l'Allemagne du Nord c'est surtout la fabrication des futaines (*barchent*) ou étoffes grossières analogues, qui rapporte peu. En Saxe et dans l'Allemagne méridionale ce sont les fabriques de tricots qui se plaignent. Le chiffre de leurs affaires avec l'Amérique a fortement baissé. Elles n'ont plus guère de débouchés au dehors que la Suisse et la Russie. Ainsi, pour le district consulaire américain de Chemnitz, l'une des villes les plus importantes de l'Europe au point de vue des industries textiles, l'exportation aux États-Unis a beaucoup faibli, comme le montre le tableau suivant.

(en Dollars)

1895	1896	1897	1898
7.465.793	5.160.420	5.235.691	5.076.549

La diminution porte surtout sur les articles de bonneterie (bas et gants de laine notamment). On en avait exporté pour 297.400 dollars en 1895, on n'en a exporté en 1898 que pour 94.080 dollars seulement.

La diminution est à peu près la même dans le district consulaire d'Annaberg. Même recul dans celui de Plauen. Ses exportations aux États-Unis n'ont été pendant le premier semestre 1898 que de 743.207 dollars, tandis qu'elles avaient été pendant le premier semestre 1897 de 1.599.381 et pendant le second semestre 1897 de 830.719 (1).

La situation m'a paru un peu meilleure en Si-

(1) Cf. *Moniteur officiel du commerce*, 22 oct. 1898.

lésie, mais elle n'est pas non plus très brillante. L'industrie textile de cette province cherchait il y a quelques années des débouchés du côté de l'Asie orientale, de la Chine, du Japon, des colonies hollandaises. La dépréciation de l'argent a rendu l'exportation dans ces pays presque impossible (1). Du côté de la Russie, des pays scandinaves, de l'Espagne et de l'Italie, elle a aussi fortement diminué par suite de la création d'industries similaires dans ces contrées (2). Il y a certainement aujourd'hui quelques établissements qui travaillent à perte (3).

(1) Sur l'industrie du coton dans l'Extrême-Orient. v. *Journal du Board of Trade*, septembre 1898, p. 290. C'est probablement cette industrie qui se développera le plus dans l'avenir au Japon et en Chine. « A Schanghai on a monté depuis trois ans plus de quatre cent mille broches pour filer le coton, et à l'heure actuelle au Japon on tisse presque tous les tissus allemands, anglais ou français, sauf quelques modèles de luxe qui restent encore l'apanage des fabriques européennes. »

(2) Sur la fabrication des cotonnades en Russie, v. *Moniteur officiel du commerce*, 25 août 1898, p. 236. Cf. *Die russische Baumwollindustrie, Handels-Museum*, 28 septembre 1898, p. 477.

(3) *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer zu Schweidnitz für 1897*, p. 15. Rapport du consul d'Autriche à Breslau, *Handels-Museum*, 18 août 1898, p. 612. L'Allemagne n'est pas seule à souffrir de cet état de choses. L'Angleterre voit aussi se fermer pour elle une partie des nations civilisées. Cf. *Handels-Museum*, 7 et 21 octobre 1897, p. 509 et 541. L'exportation des cotonnades anglaises a, depuis 1890, diminué de plus de 6 millions de livres sterling. V. sur la décadence (relative) de l'industrie cotonnière en Angleterre, *Réforme économique*, 24 octobre 1897, p. 1179 et 1238. V. aussi le rapport du consul d'Autriche à Londres, *Handels-Museum*, 23 juin 1898, p. 437. Ceux qui connaissent notre région du Nord savent qu'en ce moment l'industrie textile y traverse une forte crise.

Il faut pour juger équitablement de la crise que traversent en ce moment les industries textiles en Allemagne tenir compte des progrès peut-être trop rapides que ces industries avaient faits jusqu'en 1896. Les créations avaient été trop nombreuses et la production trop intense [1].

La période 1891-1895 attestait pour l'industrie cotonnière une production double de celle de la période 1875-1880. Le progrès avait dépassé tellement l'accroissement de la population que la production était en 1895 de 73 0/0 supérieure par tête d'habitant à ce qu'elle était en 1876-1880 et que la consommation avait passé de 2 kil. 86 à 4 kil. 95. Le nombre des métiers s'était élevé à plus de 80.000, le nombre des broches à plus de 6 millions. L'exportation surtout s'était fortement accrue comme le montre le tableau suivant :

	Importation	Exportation
	en tonnes.	
1881-85	1.515	14.641
1886-90	1.378	16.299
1891-95	1.947	30.211
1896	1.620	33.545

Un ralentissement était inévitable; mais il faut du moins reconnaître que la consommation intérieure continue à s'accroître et que le nombre

(1) F. *Zahn, Die Entwickelung der deutschen Textilindustrie, Jahrbücher für Nationalœkonomie* 3e série, t. XV (1898), p. 781. Les statistiques fort intéressantes réunies par l'auteur ne dépassent malheureusement pas l'année 1895.

des broches augmente toujours [1]. Les commandes de l'intérieur sont nombreuses, même la vente à l'étranger s'est accrue. C'est ainsi que pendant les trois premiers trimestres de 1897, l'exportation s'est élevée à 166.767 doubles quintaux valant 58.883.000 marcs, tandis que, pendant la même période de l'exercice précédent, elle n'avait été que de 153.820 doubles quintaux estimés 53.864.000 marcs, soit en faveur de 1897 un excédent de 12.947 doubles quintaux et de 5.019.000 marcs.

Les principaux pays de destination ont été en 1897 :

	Doubles quintaux.
L'Angleterre qui a reçu	31.453
Les Pays-Bas	14.686
La Suisse	12.440
Le Chili	9.638
La Roumanie	8.609
Les États-Unis	8.328
La France	8.290
La Belgique	8.091

Les articles dont le commerce à l'étranger est de beaucoup le plus important, sont les étoffes de coton teintes ou imprimées. Il en a été exporté en 1897 133.149 doubles quintaux évalués à 45.936.000 marcs.

(1)

Années.	Nombre de broches.	Consommation annuelle.
1887	5.055.000	1.007.000 balles.
1892	6.037.000	1.233.000 —
1898	7.884.000	1.581.000 —

C'est dans quelques parties de la Saxe seulement que la situation est vraiment mauvaise (1). A Crimmitschau et à Werdau les filateurs ont été durement atteints par les élévations de tarifs. Leur exportation a diminué de moitié. Ils m'ont avoué aussi qu'ils avaient souffert par contre-coup des lois sociales nouvelles qui les ont empêchés d'employer dans la même mesure qu'autrefois des enfants ou des jeunes gens et ont rendu par suite la main-d'œuvre plus coûteuse (2).

(1) Sur la situation difficile de l'industrie textile en Saxe, v. V, le *Jahresbericht der Handelskammer zu Chemnitz*, t. I, p. XXI, XXIX, XXXI-XXXIV; t. II, p. 101-138. Cf. *Recueil consulaire du royaume de Belgique* t. 104 (1899), p. 58. V. aussi le rapport du Consul d'Autriche à Leipzig, *Handels-Museum*, 16 novembre 1899, p. 674.

(2) Le malaise de l'industrie textile rend la situation des tisserands d'autant plus intéressante à étudier au point de vue social, qu'on peut encore saisir sur le vif, dans plusieurs contrées de l'Allemagne, la transition, souvent si difficile pour l'ouvrier, entre le tissage à la main et la fabrication mécanique. Le tissage à la main s'efforce vainement de soutenir la lutte, les *Handweber* sont vaincus. Dans la circonscription de la chambre de commerce de Schweidnitz, une des régions de l'Allemagne où il y en a encore le plus, leur nombre a fortement diminué depuis deux ans. De 1895 à 1897 il a baissé de près d'un millier : 6.310 au lieu de 7.300. Ces pauvres gens, sur la vie desquels j'ai fait de curieuses observations, sont profondément dignes d'intérêt. On ne saurait leur reprocher leur obstination : peut-on leur demander d'embrasser d'un coup d'œil les conditions (si difficiles à saisir même pour les hommes intelligents et instruits) de la vie économique moderne. Il y a chez eux un fond d'atavisme dont il faut tenir compte. Ils lèguent à leurs enfants leur vieux « métier », leur profession et leur misère, et leurs salaires baissent toujours! Leurs moyens de subsistance, surtout dans le comté de Glatz et l'*Eulen Gebirge*, sont tellement modiques que la moindre réduction mènerait vite à la misère noire. Nulle industrie n'est plus propre que l'industrie textile à fournir des arguments aux adversaires de la théorie manchestérienne « de la

Et encore y a-t-il des fabriques très prospères. Telle par exemple la fabrique de bonneterie de M. Esche à Chemnitz que je visitais récemment. Cette maison tient la tête de cette industrie (qui originaire d'Angleterre fut introduite en Saxe au siècle dernier). Elle exporte ses produits dans le monde entier, elle est pourvue d'un outillage extrêmement perfectionné, par exemple de machines faisant à la fois de 12 à 16 bas, et elle occupe tant à la fabrique que dans les villages environnants plus de 2.000 ouvriers (1).

La situation est dans la région du Rhin meilleure qu'en Saxe, comme le montre le tableau suivant :

	Nombre de fabriques.			Broches (en millions)			Production (en millions de balles).		
	1888	1892	1897	1888	1892	1897	1888	1892	1897
Prusse rhénane.	40	46	52	435	555	797	168	200	267
Westphalie.....	15	22	33	282	493	839	58	116	203
	55	68	85	718	1.048	1.636	226	316	470

compensation », d'après laquelle le progrès du machinisme, en rendant inutiles dans une industrie un grand nombre d'ouvriers, appellerait immédiatement à la vie d'autres industries qui seraient pour les travailleurs éliminés de nouvelles sources de gain.

(1) J'ai pu constater que la maison était dans une situation très favorable grâce à la demande de bas rayés et écossais dont la mode s'est imposée si soudainement qu'on a dû se borner à exécuter une faible partie des commandes. Les fabricants avaient d'abord pensé que cette mode serait passagère, mais ayant reconnu que les dessins écossais étaient très goûtés, ils se sont empressé de confectionner des assortiments de ce genre. V. sur l'exportation des articles de bonneterie, *Moniteur officiel du commerce*, 23 nov. 1899, p. 760 .

Si les prix des filés ont subi une forte baisse et sont presque descendus à la limite où ils cessent d'être rémunérateurs, cette situation défavorable est due en grande partie à l'augmentation énorme des broches (1). L'offre des fils s'est accrue dans de telles proportions qu'il y a une véritable surproduction. « Et pourtant, dit notre consul, la vente des fils retors laisse encore un bon bénéfice. On trouverait difficilement une filature de coton qui n'ait pas en activité un certain nombre de broches à retordre. Et en ce qui concerne les fils d'imitation de Saxe et de fantaisie, la filature n'a pas à se plaindre des prix. La difficulté actuelle de la situation, ajoute-t-il, tient peut-être surtout à ce qu'il règne entre l'industrie des filés et celle des tissus le même désaccord que dans la métallurgie entre les matières premières demi-brutes et les produits ouvrés, là où les usines ne sont pas syndiquées. Ce qui manque le plus c'est la régularisation des prix et la réglementation des débouchés : le fabricant isolé est impuissant à lutter contre les offres souvent dérisoires qui sont la

(1) Il y avait, au 1er janvier 1896, 90.685 métiers à tisser dans l'Allemagne du Sud, soit 25 0/0 d'augmentation sur les chiffres de l'année précédente, et 79.248 métiers dans l'Allemagne du Nord, soit une augmentation de 37 0/0 sur les chiffres de l'année précédente. Le progrès a été si rapide qu'on se préoccupe aujourd'hui, nous dit M. Pingaud, d'arriver à une limitation générale de la production; la consommation n'a pu se développer aussi rapidement qu'elle. Les mesures protectionnistes de quelques-uns des pays importateurs ont en outre fermé des débouchés sur lesquels les fabricants croyaient pouvoir compter. L'exportation des cotonnades a été en 1896 de 166,3 millions de marcs (au lieu de 183 en 1895 et 141 en 1894).

conséquence de ce défaut de réglementation. Les intéressés se préoccupent aujourd'hui de s'associer ainsi qu'on l'a fait dans l'industrie du fer, et il est permis de croire qu'ils y réussiront. Tous comprennent aujourd'hui que l'offre étant trop abondante, tant que durera le manque d'équilibre la situation ne pourra s'améliorer (1). »

Si la situation est moins bonne dans quelques branches de l'industrie allemande, nous dit pareillement un rapport anglais, c'est parce que certains prix ont été maintenus d'une façon artificielle. En voulant atteindre un niveau trop élevé les producteurs ont « glissé, non seulement entre les mains des spéculateurs, mais même des consommateurs, qui, en criant à la surproduction et en retirant des ordres donnés ont fait baisser les prix outre mesure. Mais la création des syndicats est un moyen de corriger ces inconvénients : l'expérience est décisive à cet égard (2) ».

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 30 décembre 1897, p. 840. Cette situation n'est pas dépeinte sous des couleurs bien inquiétantes dans les autres rapports consulaires. Cf. *Moniteur officiel* du 10 février 1898, d'après les statistiques réunies par la chambre de commerce de Leipzig; *Handels-Museum*, 28 juillet 1898, p. 381; et sur l'industrie textile dans la vallée de la Wupper en 1898, un rapport de M. Pingaud, *Moniteur officiel du commerce*, 23 février 1899, p. 277. V. aussi *Ibid.*, 27 juillet 1899, p. 115.

(2) *Diplomatic and consular reports. Annual series*, n° 2045, avril 1898. Le ralentissement qui s'est manifesté dans les industries textiles n'a point entraîné d'ailleurs de chômage appréciable. Il y a eu, au contraire, « pénurie de main-d'œuvre dans les filatures et les tissages mécaniques, parce que beaucoup d'ouvriers ont trouvé dans d'autres branches de l'industrie un travail plus rémunérateur ».

Dans la circonscription même de Schweidnitz, quoiqu'on se plaigne toujours, le nombre des métiers n'a pas cessé d'augmenter comme le prouve le tableau suivant :

1870	1875	1880	1885	1890	1895	1896	1897
—	—	—	—	—	—	—	—
1.206	2.087	2.668	3.810	5.289	7.607	8.181	8.475

La situation en ce qui concerne les nappes et le linge de table y est particulièrement satisfaisante. Les blanchisseries, teintureries, et les établissements d'apprêt y sont très convenablement occupés. L'importation des fils de lin et des toiles brutes paraît encore augmenter (1).

A Langenbielau l'un des principaux centres de l'industrie cotonnière, ainsi qu'à Reichenbach, on se plaint même dans les fabriques du manque d'ouvriers (2).

Voici, d'ailleurs, d'après les relevés faits par la chambre de commerce de Schweidnitz, quelle a

(1)

	Fils de lin par 100 kil.	Toiles brutes par 100 kil.
	—	—
1895.....	28.933	882
1896.....	32.320	618
1897.....	33.505	1.048

(2) *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer zu Schweidnitz für* 1897, p. 8. Ce sont seulement les filatures de laine peignée (*Kammgarnspinnereien*) qui ont vraiment souffert car elles travaillent beaucoup pour l'exportation. Elles ont dû restreindre leur production. Leurs bénéfices qui, jusqu'en 1889 avaient été de 10 à 16 p. 0/0, sont tombées à 2 ou 3 p. 0/0. Quelques fabriques même ont depuis deux ans travaillé à perte. V. rapport de M. Pingaud, *Moniteur officiel du commerce*, 9 mars 1899, p. 376.

été pour les fils et les toiles la situation pendant la dernière période de neuf ans (en 100 kil.).

	IMPORTATION.		EXPORTATION.	
	Fils de lin.	Toiles de lin.	Fils de lin.	Toiles de lin.
1889	120.376	7.184	12.584	28.486
1890	121.889	7.048	12.481	29.573
1891	107.546	6.809	12.573	30.883
1892	97.740	7.048	12.996	35.550
1893	127.624	6.605	13.637	33.934
1894	111.766	6.956	12.118	25.336
1895	97.983	6.586	13.601	29.384
1896	100.416	7.096	13.360	30.768
1897	0 105.68	8.803	16.007	31.675

La situation pour les cotonnades est donc en définitive moins mauvaise qu'on ne le prétend. Les fabricants font peut-être des bénéfices moindres; ils ont dû faire des concessions nombreuses à leurs preneurs; ils me paraissent avoir triomphé des difficultés mieux qu'on ne l'espérait au début (1).

Certaines catégories de toiles, et particulièrement les jutes, ont même donné de gros bénéfices. Tous les rapports des fabriques de jute que j'ai pu consulter (fabriques de Stralau près de Berlin, de Hambourg, de Harburg, d'Ostritz en

(1) *Cf.* sur l'industrie textile en Bavière, *Foreign office, Annual series*, juillet 1898, n° 2158, p. 9. Il y a une légère dépression « mais finalement les résultats peuvent être regardés comme satisfaisants ». L'amélioration paraît s'accentuer, *Moniteur officiel du commerce*, 28 décembre 1899, p. 981.

Saxe, de Brunswick, de Cassel, etc.), se montrent très satisfaits (1).

La situation pour les étoffes de laine n'est guère moins bonne. Les progrès faits par l'Allemagne dans la fabrication et l'exportation des étoffes de laine ressortent du tableau suivant :

	Importation de laine brute	Exportation d'étoffes de laine
	en millions de kil.	
1890	119,6	2,4
1891	136,6	2,7
1892	151,5	0,2
1893	139,8	3,2
1894	151,3	2,7
1895	172,0	2
1896	161,1	5,3

Ces chiffres correspondent à un mouvement d'affaires annuel de plus de 750 millions de marcs.

C'est le progrès de l'exportation des lainages de toute sorte qui est sutout caractéristique. Tandis que l'importation de ces objets en Allemagne est à peu près stationnaire, l'exportation a de 1880 à 1895 passé de 16,643 tonnes à 25.457 : c'est une

(1) Cf. *Journal des Chambres de commerce*, 25 novembre 1899, p. 352. Voici quelle a été en France la situation pendant la même période (en millions de francs) :

	Importation		Exportation	
	Fils de laine.	Tissus de laine.	Fils de laine.	Tissus de laine
	—	—	—	—
1880	22.7	75,5	35,9	330,1
1895	13,6	32	31,1	323,1
1896	15,4	45.1	29,6	294,1

augmentation de 35 0/0 en 15 ans [1]. Rien que pour les vêtements, l'exportation a passé de 60 millions de marcs en 1894, à 70 en 1895, à 91,6 en 1896.

L'industrie des soieries marche moins bien. Les fabricants de Crefeld et de Barmen ne sont pas contents. Mais il ne faut pas prendre trop à la lettre leurs récriminations, la production n'a baissé que de 8 p. 0/0. Il n'y a pas de quoi gémir [2].

L'industrie des rubans, tresses, dentelles, garnitures, nous dit la chambre de commerce de Barmen, « a traversé pendant l'été 1897 une période de stagnation ». Mais, dans son ensemble, l'année reste bonne, et en voici la preuve : les exportations du district consulaire de Barmen aux États-Unis se sont élevées en 1897 à 6.457.297 doll. contre 5.845.041 en 1896, soit une augmentation de 612.226 doll. Il n'y a que les exportations d'étoffes de laine et soie qui aient baissé. Les doléances que j'ai recueillies tiennent surtout à ce que les bénéfices des producteurs ont diminué : les prix de revient se rapprochent des prix de vente. Mais

(1) V. notamment un article du *Handels-Museum*, 11 août 1898, d'après le rapport de la *Kaufmannschaft* de Berlin.

(2) Voici (en millions de marcs) les statistiques des trois années 1895-97.

1895	1896	1897
—	—	—
165.000	152.000	144.000

Cf. sur « l'industrie de la soie en Allemagne » deux articles de Walter Richter dans la revue *Ost Asien*, décembre 1899 et janvier 1900. V. aussi sur la « situation actuelle » le rapport de M. Pingaud, *Moniteur officiel du commerce*, 16 nov. 1899, p. 729.

c'est là une situation commune à tous les pays [1].

Quant à la fabrication des tulles et blondes elle fait tous les jours de nouveaux progrès. L'Allemagne avait été jusqu'alors tributaire de l'Angleterre pour sa forte consommation de tulle écru. Mais j'apprenais, il y a quelques mois, à Plauen, qu'on a construit une nouvelle machine qui en produit de très belle qualité. « Plusieurs établissements, m'a-t-on dit, ont entrepris la fabrication de ce tulle, de sorte que l'industrie saxonne n'en sera plus complètement réduite à importer les produits anglais ».

J'ai pu cette année même (juillet 1899) étudier sur place la façon dont les allemands ont conquis une bonne partie du commerce et de la production du tulle et de la dentelle à Saint-Pierre-les-Calais et me rendre compte de la manière dont ils ont su se procurer nos modèles, en évitant les frais d'études et de dessins considérables qui absorbent une partie des revenus de nos fabricants français.

Une fabrication qui s'est beaucoup développée c'est celle des velours.

Les velvets, autrefois importés principalement

(1) Production des velours de soie à Crefeld d'après les rapports de la chambre de commerce, en 1897, 73.114.060; en 1896, 73.057.869. Cf. *Moniteur officiel du commerce*, 22 sept. 1898, p. 355. V. aussi sur l'industrie de la soie à Crefeld, le rapport de M. Clercq, *ibid.*, 4 août 1898, p. 140. Sur le commerce des soieries en Allemagne en général et la supériorité des soieries françaises, v. *Moniteur officiel du commerce*, 7 juillet 1898, p. 7. Un article de la *Kölnische Zeitung* du 9 septembre 1898, fait présager une amélioration.

d'Angleterre, sont aujourd'hui fabriqués en grandes quantités en Allemagne et donnent lieu à un commerce constamment croissant. Les chiffres ci-dessous indiquent la valeur des importations et des exportations des velours de coton dans les dernières années.

	Importation Marcs.	Exportation Marcs.
1893	362.000	2.600.000
1894.....	327.000	2.397.000
1895.....	471.000	3.023.000
1896.....	620.000	3.376.000

On voit que le chiffre des exportations de velours de coton d'Allemagne a en quatre années augmenté de près de 800.000 marcs (1).

Je viens d'étudier une industrie qui se rattache de près aux industries textiles, l'industrie de la confection dans trois de ses principaux centres, à Berlin, à Breslau, à Erfurt. Quelques réserves qu'on doive faire sur l'organisation même du travail et sur la modicité des salaires, c'est une industrie qui est en somme prospère. A Breslau, par exemple, il existe une vingtaine de grands ateliers de confection, sans compter de nombreux ateliers de proportions plus modestes. D'après le recensement de 1895, la confection, la couture et la coupe des vêtements y occupaient 17.958 personnes, dont 9.000 femmes. La production est si considé-

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 26 mai 1898.

rable qu'il a fallu chercher des débouchés et Breslau fournit aujourd'hui de ses articles de confection, l'Allemagne entière ; elle fait à Berlin une puissante concurrence. « Les confections pour dames en particulier ont acquis en cinquante ans, au prix de grands efforts, une véritable réputation d'élégance, de solidité et de bon marché. Quant aux confections pour hommes, Breslau en exporte dans toute l'Allemagne, depuis la Prusse orientale jusqu'au Rhin. Ces dernières fabriques se développent encore plus rapidement que celles de confections pour dames. Breslau est soutenu dans cette industrie par le bas prix des salaires et le bon marché de la laine à laquelle on mêle un peu de coton pour donner plus de solidité aux tissus, et par le fait que les marchandises livrées sont élégantes et font de l'effet [1] ».

J'ai aussi étudié quelques industries complémentaires, notamment celle de la passementerie, industrie fort ancienne dans les environs d'Annaberg et de Buchholz, au sud de Chemnitz (elle remonte au XVIe siècle). Le travail, qui se fait encore à domicile, et se concentre ensuite dans ces deux localités, se chiffre par plus de 25 millions de marcs par an. La moitié des produits est destinée à l'exportation.

La fabrication des fleurs et des plumes a pris depuis quelques années, à Breslau en particulier,

(1) Rapport de M. Pilet, *Moniteur officiel du commerce*, 6 janvier 1898. *Cf.* sur l'industrie de la confection à Erfurt qui marche très bien, le *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer für* 1896, p. 10

une certaine importance. « Cette ville, écrit M. Pilet [1], rivalise avec Paris, Berlin et Vienne. On s'y conforme, comme dans toute l'Allemagne du reste, aux exigences de la mode de Paris. Berlin, Francfort-sur-le-Mein et Breslau livrent des fleurs artificielles à toute l'Allemagne et ont une exportation très étendue. On y germanise les modèles originaux achetés à Paris et on les envoie dans le monde entier [2]. C'est la batiste d'Alsace et du sud de l'Allemagne qui est surtout employée pour la fabrication des fleurs très fines ».

L'industrie de la chapellerie s'est aussi développée. Elle s'est presque complètement émancipée de Paris [3].

§ 3. — Industries chimiques.

La plupart des industries ont suivi depuis 1870 une marche ascensionnelle remarquable. Quelques chiffres et quelques faits suffiront pour le prouver.

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 30 décembre 1897, p. 840, et 16 février 1899, p. 247.

(2) Je dois ajouter, pour avoir étudié la question sur place et examiné de près les produits, que les principales maisons de Breslau ont créé maintenant à leur tour des modèles, et se sont affranchies de l'imitation parisienne. Est-ce à dire que les modèles soient, au moins d'après nos idées françaises, d'un goût achevé. C'est une autre question. Ce qui est certain c'est qu'ils se vendent en Allemagne plus aisément aujourd'hui que nos modèles français.

(3) Le principal centre de fabrication des chapeaux est Guben : on y fait des chapeaux de feutre qui sont expédiés dans l'Amérique méridionale, ainsi qu'à Paris et dans le Tyrol.

A Cottbus on fabrique des tapis : c'est une industrie qui marche à souhait. A Forstet à Spremberg on fabrique des draps communs pour vêtements d'hommes à bon marché et habillement de dames.

Nous mentionnerons en première ligne les industries chimiques. On sait quelle importance ont prise depuis quelques années les matières colorantes extraites de la houille. C'est à un modeste préparateur de chimie du lycée de Lyon, nommé Verguin, que revient le mérite de cette découverte, mais ce sont aujourd'hui les Allemands qui en tirent le plus de profit. La production augmente chaque année de 8 à 10 0/0, et les salaires moyens des ouvriers s'élèvent également, ce qui prouve la prospérité de cette industrie (1). La fabrique de Ludwigshafen (dans la Bavière rhénane) est aujourd'hui la plus importante de l'Europe (2).

De 1887 à 1897 l'exportation a augmenté de 100 millions de marcs. L'Allemagne exporte maintenant pour plus de 300 millions de marcs de couleurs d'aniline par an (3).

C'est dans les industries chimiques surtout que j'ai constaté que les Allemands ne reculent pas devant certaines dépenses qui nous arrêtent trop souvent. Ils n'hésitent pas à payer et entretenir en aussi grand nombre qu'il leur paraît nécessaire

(1) V. *Handels-Museum*, 9 décembre 1897.

(2) Cf. le rapport de M. Haller sur l'industrie chimique à l'exposition de Chicago, 1894.

(3) V. sur la fabrication des couleurs d'aniline, qui est presque devenue un monopole de l'Allemagne, le rapport du consul d'Angleterre Schwabach, *Foreign office*, juillet 1897, n° 1977, p. 14 ; *Handels-Museum*, 7 juillet 1898, p. 342 ; *Export*, 28 juillet 1898, p. 377, et Journal du *Board of Trade*, octobre 1898, p. 464. C'est l'Amérique qui est encore le plus important débouché.

des chimistes chargés des analyses et des expériences.

Telle par exemple la grande fabrique « Silesia » à Saarau au S.-O. de Breslau qui date déjà de 1872 et qui, malgré la concurrence de certaines fabriques autrichiennes, livre, en proportion chaque jour croissante, soude, potasse, sel de Glauber, chlore, acide sulfurique, ammoniaque, etc. Telle encore la maison Devrient de Zwickau (aujourd'hui société par actions (qui témoigne hautement sa satisfaction [1].

« Le nombre des nouveaux produits chimiques fabriqués par les Allemands, dit un récent rapport consulaire anglais, est vraiment étonnant, et atteste les ressources de la chimie, la grande industrie de l'avenir. Il est étrange que la Grande-Bretagne, avec tant d'avantages en sa faveur, ne cherche pas de ce côté une compensation à la diminution de son industrie textile et métallurgique » [2].

On peut dire d'une façon générale que pour toutes les grandes industries chimiques, l'Allemagne tient maintenant le premier rang sur le marché du monde. L'exportation des produits chimi-

(1) *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer zu Plauen für* 1896, p. 171. La fabrique *Silesia* a fait en 1897 (rapport du 16 mars 1898) un bénéfice de 844.105 marcs et a donné 7 1/2 0/0 de dividende à ses actionnaires. En 1898 elle a donné 9 0/0 (*Geschäftsbericht*, p. 6).

(2) *Foreign office*, *Annual series*, 1898, n° 2093. Cf. Wilhelm Bersch. *Die moderne Chemie* (Wien, 1899). V. aussi Wickelhaus, *Wirthschaftliche Bedeutung chemischer Arbeit*, 1899.

ques a augmenté dans toutes les directions (sauf les États-Unis). Elle a été considérable en 1898, et il se fonde constamment de nouvelles fabriques. Mentionnons aussi l'importance qu'ont prise certaines fabriques de produits pharmaceutiques qui exportent aujourd'hui dans le monde entier. Celle de Gehe (le célèbre fondateur de la *Gehestiftung*) dans un des faubourgs de Dresde, a une organisation modèle.

Sortie des laboratoires de savants tels que Liebig, Hoffmann, ces industries continuent à prospérer grâce au concours de centaines de chimistes sortis des Universités, qui pour la plupart entrent au service des industries particulières, mais qui presque toujours restent en relations scientifiques avec les savants qui dirigent les laboratoires où ils ont travaillé. Soixante chimistes par exemple sont attachés à l'usine de produits chimiques d'Elberfeld, et ce n'est pas une exception. « Les Allemands, dit justement M. Raphaël-Georges Lévy, ont remplacé dans leurs usines les contremaîtres par des docteurs ès-sciences. Ils ne sont pas exposés ainsi à s'attacher aveuglément à la routine. Les laboratoires des usines de produits chimiques sont des centres de travaux ininterrompus qui se poursuivent dans des directions variées et souvent fécondes » (1).

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 15 février 1898. Quelques-unes de ces usines puissantes sont déjà venues établir des succursales en France : la fabrique badoise d'aniline et de soude à Neuville-sur-Saône, une autre près de Compiègne, une grande maison d'Elberfeld,

Au congrès tenu à Bade le 28 septembre 1897 par la Société pour la défense des intérêts de l'industrie chimique, M. Menzel a rappelé les vicissitudes par lesquelles cette branche de l'industrie a passé depuis vingt ans. Il a montré comment la première moitié de cette période avait été laborieuse, puis comment les choses s'étaient peu à peu améliorées. D'une année à l'autre, le nombre des fabriques a augmenté; les salaires ont pu s'élever, le mouvement du commerce a été en 1896 de 645 millions dont 361 à l'exportation (augmentation par rapport à 1896 de 6 0/0 pour la valeur, de 13 0/0 pour la quantité). 94 grandes fabriques, avec un capital de 256 millions de marcs ont distribué en 1896 des dividendes moyens de 12,3 0/0 (1). Dans la fabrication des couleurs d'ani-

près de Roubaix, etc... Aujourd'hui, pour les alcaloïdes, nous sommes tributaires de l'Allemagne. Beaucoup d'analyses chimiques sont devenues très difficiles en France sans le secours de produits chimiques allemands. Nous ne produisons plus que très peu de produits purs. Nous avons sans doute des chimistes de mérite, mais ils ont engagé leurs élèves dans une mauvaise voie. Ils n'ont pas su mettre la chimie, comme en Allemagne, à l'ordre du jour. Les chimistes jouissent là-bas d'une tout autre considération que chez nous.

(1) Et même dans les années précédentes, les dividendes avaient été encore plus élevés : 12,71; 13,18; 13,44 0/0. En 1898, la moyenne a été 12,11. Rapport de M. E. Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 26 janvier 1899, p. 122. L'industrie des engrais chimiques a été un peu moins lucrative. Mais 12 des 97 principales sociétés de produits chimiques ont donné plus de 15 0/0. V. le dernier rapport du directeur du syndicat, M. O. Wenzel, à l'assemblée générale qui s'est tenue à Strasbourg le 26 septembre 1899. Depuis 1883, l'exportation de l'alizarine a plus que doublé (Rapport de M. d'Héricourt, *Moniteur officiel du commerce*, 23 novembre 1899, p. 761).

line, le dividende moyen a été de 23,5 0/0 (1).

Le marché des produits chimiques et des industries similaires, drogues pharmaceutiques, corps gras, huiles, couleurs, etc., est même si encombré en ce moment qu'on se plaint d'une surproduction. Le nouveau tarif douanier américain a causé un tort considérable à certains produits tels que l'antichlore et le sulfure de sodium. Les droits qui les frappent ayant été plus que doublés, l'exportation s'est forcément ralentie. Les engrais artificiels ont aussi à lutter contre la concurrence étrangère. La fabrication des engrais artificiels qui est considérable en Allemagne a eu à souffrir de certaines mesures prises en faveur de l'agriculture. On a en effet accordé pour venir en aide à celle-ci une réduction de 20 0/0 sur les transports par chemin de fer pour les engrais artificiels chargés par wagons entiers. Or la concurrence étrangère a profité de cet allègement en envoyant ses marchandises en grande quantité sur une place allemande comme Hambourg, par exemple, et en les expédiant de là par wagons entiers dans son rayon d'affaires, de

(1) Statistique sommaire des progrès de la fabrication des couleurs d'aniline :

	Alizarine. —	Huile d'aniline. —	Aniline et autres couleurs extraites du goudron. —
1883.....	4.008	663	3.819
1898.....	9.321	12.360	19.712

La fabrication des matières colorantes tirées de la houille occupe dans 25 grandes usines et 48 petites, 11.460 personnes. Sur les progrès de la fabrication des couleurs d'aniline dans la région du Rhin, V. *Jahresbericht der Handelskammer zu Crefeld für 1898*, p. 62.

façon à profiter de cette réduction de 20 0/0. Le fabricant allemand qui veut exporter est obligé de payer le tarif plein sans réduction et le droit d'entrée dans le pays. L'inégalité de ce traitement pèse lourdement, écrit un de nos consuls, sur l'industrie des engrais artificiels en Allemagne (1).

§ 4. — Porcelaine et verrerie.

L'industrie de la porcelaine a pris dans ces dernières années un développement considérable. A côté des manufactures d'État de Berlin et de Meissen, dont le principal but est le maintien des traditions artistiques, ils s'est formé un grand nombre d'établissements libres pour subvenir à la consommation ordinaire, et la concurrence que ces derniers ont dû soutenir entre eux, les a obligés à produire avec une variété et une perfection toujours plus grandes. Autrefois le public allemand ne cherchait les porcelaines de bon goût que parmi les produits d'importation étrangère et notamment les articles français. Aujourd'hui la porcelaine allemande trouve partout, et même en France, des débouchés avantageux. En 1880 l'exportation des porcelaines allemandes n'était que

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 30 juin 1898, p. 802, et 16 novembre 1899, p. 726. Les progrès de l'électro-chimie sont particulièrement remarquables en ce moment. V. *Ueber den gegenwartigen Stand der electrochemischen Arbeit*, la revue *Stahl und Eisen*, 1er août 1899, p. 728 et le *Jahrbuch der Electro-chimie. Berichte über die Fortschritte des Jahres 1898*. Cf. la *Zeitschrift fur Elektrochemie* organe de la société électro-chimique, qui donne d'intéressantes statistiques.

de 66.000 quintaux. Quinze ans plus tard elle a atteint déjà 201.400 quintaux, ayant une valeur de plus de 20 millions de marcs (1).

« Les fabriques de porcelaine, écrit le consul belge de Leipzig, ont été surchargées d'ordres à des prix satisfaisants. En articles de luxe le marché a présenté de riches assortiments. Les genres rococo, les objets à décoration polychrome et le biscuit ont eu le plus de succès... Les exportations de porcelaine de l'Allemagne qui se chiffraient en 1880 par 8 millions de marcs se sont élevées en 1898 à 19.700.000 marcs. L'augmentation a surtout porté sur la porcelaine blanche et peinte. Les principaux acheteurs sont l'Amérique, l'Angleterre et les colonies anglaises (2). »

Les fabricants de porcelaine et de faïence, nous dit de son côté le marquis d'Héricourt, ont été très satisfaits de l'année 1897. La vente a été fort active à l'intérieur, et a compensé le recul qu'a fait éprouver à l'exportation la diminutiou des achats des États-Unis... En somme l'Allemagne a exporté des porcelaines et des faïences presque dans le monde entier (3).

La grande fabrique de Meissen en Saxe vient

(1) Rapport de M. Soulange-Bodin, *Moniteur officiel du commerce*, 20 août 1896, p. 773.

(2) *Recueil consulaire du royaume de Belgique*, t. 104 (1899), p. 105. Cette industrie languit actuellement un peu.

(3) Sur le progrès de l'industrie de la porcelaine en Allemagne en 1897, v. *Handels-Museum*, 1er septembre 1898, p. 441. En dépit du tarif Dingley l'exportation aux Etats-Unis pour les porcelaines fines a encore augmenté.

d'être réorganisée. Elle a reçu au point de vue technique toutes les améliorations possibles; le laboratoire prépare toutes les couleurs dont la manufacture a besoin et peut même en vendre, ce qui est une source de bénéfices. On n'a jamais perdu de vue que la manufacture doit rapporter quelque chose à l'État [1]. Elle possède trois magasins de vente à Meissen, Dresde et Leipzig et entretient des magasins de commission dans les places de commerce les plus importantes. La seule ville de Meissen produit pour plus de 5 millions de marcs de porcelaine par an. Quant à la manufacture royale de Berlin, elle a été depuis quelques années l'objet d'une sollicitude particulière, et au dire des connaisseurs, c'est aujourd'hui de beaucoup la première fabrique de l'Allemagne.

Cette industrie occupe 40.000 personnes (dont 18.000 en Thuringe) réparties dans une centaine de fabriques qui, presque toutes, sont fort occupées et exportent annuellement 8 à 10.000 quintaux de fourneaux de pipe par exemple.

De 1880 à 1896 l'exportation des porcelaines allemandes a augmenté de 220 0/0. Les deux années 1896 et 1897 ont été particulièrement favorables : la fabrique de Triptis a distribué pour sa première année un dividende de 12 0/0 à ses actionnaires. Celle de Kahla a donné 22 0/0 [2].

(1) Notre manufacture de Sèvres coûte à l'État français plus de 500.000 francs par an.

(2) F. Roux, *Le développement économique de l'Allemagne : La manufacture royale de porcelaine de Meissen*, Limoges, 1897.

Les fabriques de Zwickau sont également très prospères, et déclarent qu'elles ne peuvent suffire aux commandes (2).

L'industrie de la verrerie ne s'est pas moins développée que celle de la porcelaine. L'exportation des articles de luxe en cristal notamment est très satisfaisante. Par suite de la création du syndicat lorrain-rhénan, les prix ont subi des augmentations atteignant jusqu'à 10 0/0. La Saxe s'est évertuée à produire des articles tels que vases, globes de lampes et couronnes de cristal, qui jusqu'ici étaient monopolisés par la Bohême. Les exportations de gobeletterie vers les États-Unis ont été considérables. La consommation des verres garnis de fils métalliques fabriqués par Siemens à Dresde, a augmenté, et on s'accorde à reconnaître à cette invention un grand mérite. On comptait en 1896, en Allemagne, 445 fabriques s'occupant de la production et de la préparation du verre, employant plus de 50.000 ouvriers. Et quoique d'après le journal spécial de cette industrie, la *Glashütte*, l'Allemagne ait une vive concurrence à soutenir l'exportation de la verrerie allemande ne cesse de se développer.

La verrerie de Häselrieth près de Hildburghausen que j'ai récemment visitée produit plus de 8 millions de bouteilles par an; c'est de là que viennent une partie des bouteilles d'eau de Seltz

(2) Cf. *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer zu Plauen, für* 1896, p. 122.

(3) V. *Moniteur officiel du commerce*, 7 septembre 1899, p. 325.

qui se consomment en Europe. La verrerie de Stockheim a la spécialité des bouteilles de champagne. Il y a aujourd'hui en Allemagne, plus de 400 verreries disséminées dans tout l'Empire, occupant plus de 40.000 ouvriers et exportant pour 20 millions de marcs par an de verres de toute sorte dans tous les pays du monde (1).

§ 5. — Meubles, jouets, instruments de musique.

J'ai, pendant mes derniers séjours à Berlin, étudié la fabrication des meubles; c'est une des branches les plus importantes de la production industrielle de cette ville, qui est devenue le principal marché des meubles pour l'Allemagne du Nord. L'industrie berlinoise produit principalement les genres bon marché et moyen, mais peu de meubles absolument soignés. On cherche toutefois depuis quelques années à améliorer les formes des meubles à bas prix et à leur donner une élégance relative. L'amélioration des intérieurs populaires est sensible à ce point de vue. On exporte depuis longtemps déjà des meubles de provenance berlinoise en Hollande, en Suisse, en Serbie, en Roumanie, en Bulgarie, et jusque dans l'Amérique du Sud (2).

(1) Sur l'industrie des glaces, voir le rapport du marquis d'Héricourt, *Moniteur officiel du commerce*, 19 janvier 1899, p. 88. Cf. *Die deutsche Glasindustrie*, *Export*, 17 août 1899, p. 404.

(2) V. *Moniteur officiel du commerce* (d'après le *Handels-Museum*), 10 septembre 1896, p. 854.

La fabrication des jouets dont les débuts ont été très modestes est devenue surtout en Saxe, en Thuringe et à Ouremberg une des grandes industries de l'Allemagne.

Je viens d'étudier cette industrie qui est d'ailleurs fort ancienne et particulièrement intéressante au point de vue social. Dans la région de Sonneberg, en Thuringe, elle occupe quarante mille personnes et la division du travail y est poussée aussi loin qu'on peut l'imaginer. Encore aujourd'hui, me disait le président de la chambre de commerce de cette ville, en dépit des tarifs protecteurs, 80 0/0 des objets fabriqués sont exportés. hors de l'Allemagne. Et il m'a avoué que cette industrie avait doublé d'importance depuis vingt ans « L'accroissement continu de la concurrence exige de nos fabricants, me disait-il, une grande activité et des soins constants, s'ils veulent maintenir leurs affaires. La fabrication des poupées est en somme toujours très active ; malheureusement les prix sont si bas, que c'est à peine si on peut faire quelques bénéfices. Les droits de douanes ont fermé plusieurs marchés, notamment la France et la Russie » (1).

La vente des poupées touche particulièrement

(1) La Suisse se tourne aussi de nouveau vers la France et abandonne un peu les produits allemands. Cf. *Moniteur officiel du commerce*, 24 mars 1898. L'industrie allemande des jouets subit en ce moment un léger recul (V. le dernier rapport du marquis d'Héricourt, *Moniteur officiel*, 15 juin 1899, p. 901). Zahn, *Die deutsche Spielwaar en industrie*, *Jahrbücher für Nationalœkonomie und Statistik*, t. XVII, (1899). p. 673.

la France, et parmi les causes qui expliquent ses progrès il faut signaler le soin que les fabricants allemands prennent des détails. Les vêtements, les chambres de bébé, les lavabos et les menus accessoires sont reproduits le plus exactement possible.

L'un des derniers rapports de la chambre de commerce de Sonneberg signale même un fait caractéristique : certains fabricants de poupées de cette région ont fait venir d'Angleterre des étoffes et des passementeries pour confectionner les vêtements des poupées habillées venant d'Allemagne, qui ne se vendaient pas autrefois en Angleterre, et qui maintenant ont trouvé sur ce marché un très bon débit, « ce qui leur permet, dit le rapporteur, de faire une sérieuse concurrence aux produits parisiens ». En Amérique même, en dépit des récents traités, l'exportation continue. La plupart des poupées vendues à New-York par exemple viennent encore d'Allemagne.

Dans le district consulaire de Leipzig cette industrie occupe 30.000 ouvriers des deux sexes. L'année 1896 avait été particulièrement favorable pour elle ; là aussi les récentes mesures douanières ont un peu diminué la vente à l'étranger. Dans la circonscription de Chemnitz on continue à exporter dans tous les pays du monde. Et c'est même du côté de l'exportation que les fabricants portent leur effort. Elle atteint ici 6 millions de marcs par an. Jadis on se contentait de faire des jouets grossiers, aujourd'hui on tend au perfectionnement.

C'est l'industrie à domicile qui prévaut, mais on a organisé un certain nombre d'ateliers où la spécialisation a été poussée très loin et on arrive au jouet scientifique (1). C'est précisément le jouet scientifique qui se fabrique surtout à Nuremberg. Les derniers rapports de la chambre de commerce de cette ville donnent de l'industrie des jouets dans la région un bulletin assez satisfaisant (2).

Les fabriques d'instruments de musique, qu'il s'agisse d'instruments sérieux ou d'instruments rentrant plutôt dans la catégorie des jouets, sont également prospères. C'est en Saxe que j'en ai visité plusieurs et les rapports qui m'ont été soumis me permettent de croire que la situation n'est pas mauvaise en somme, sinon pour les ouvriers, au moins pour les entrepreneurs et patrons. Les rapports de la chambre de commerce de Plauen, attestent une diminution de 15 0/0 en valeur pour les instruments de musique fabriqués dans le Vogtland. Cela tient, d'une part, à la concurrence de la Bohême, où les salaires sont encore plus faibles qu'en Saxe; d'autre part, à la diminution de l'ex-

(1) V. *Festschrift zur 39ten Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Chemnitz 1898*. Cette industrie s'est développée dans la région de l'Erz Gebirge dès le commencement du XVIIIe siècle, surtout à cause des forêts qui fournissaient la matière première à bon marché. Si les salaires sont faibles, les enfants peuvent s'associer au travail de leurs parents : c'est certainement un avantage. Dans le district de Plauen, où cette industrie marche bien, les salaires ont augmenté depuis dix ans de 25 0/0. *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer zu Plauen*, 1896, p. 283; 1897, p. 253-261.

(2) V. *Moniteur officiel du commerce*, 31 mars 1898, *Jahresbericht der Handelskammer für Mittelfranken für* 1898, p. 161 à 178.

portation aux États-Unis. Mais pour les colonies anglaises et pour certains pays, pour la Hollande, pour la Belgique, pour l'Orient les commandes ont augmenté.

Les fabriques constituées en sociétés par actions à Leipzig donnent d'ailleurs depuis deux ans de beaux dividendes. Il s'est formé en avril 1897 sous la dénomination de *Verein Deutscher Musikwaaren Grossisten* une association ayant pour but de faire avec certains fabricants, des contrats aux termes desquels les produits de ces industriels ne peuvent être fournis pour toute l'Europe qu'aux membres de ladite société.

§ 6. — Papiers, cuirs, industries diverses.

Un rapport de M. Heymann, gérant du consulat de France à Leipzig, inséré au *Moniteur officiel du commerce* du 27 octobre 1897, nous donne quelques détails sur les progrès de l'industrie du papier en Saxe. La production annuelle ne dépassait pas vers 1840 20.000 balles et maintenant il n'y a pas moins de 114 fabriques de papier, de 105 fabriques de carton, de 191 fabriques de pâte de bois, sans parler de 8 fabriques de cellulose, et de 4 de carton-pâte. Ces fabriques se sont même multipliées outre mesure et la situation financière n'est pas brillante en ce moment (1).

(1) Dans la région de Plauen par exemple (sauf exception pour la *Prägindustrie*), cela marche médiocrement. V. *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer zu Plauen*, 1896, p. 263 ; 1897, p. 238. L'in-

La concurrence des fabriques scandinaves et finlandaises a beaucoup nui cette année à la prospérité du commerce de l'Allemagne pour les papiers... mais les cartonnages ont été très demandés et les fabriques de lanternes en papier de couleur des environs de Würgen ont été très occupées (1).

« Le commerce de librairie, nous dit le consul Belge de Leipzig (2), est très actif. De janvier à juin 1896 on a exporté d'Allemagne 52.272 doubles quintaux de livres, publications et cartes géographiques, représentant une valeur de 25.571.000 marcs (au lieu de 23.591.000 pendant l'exercice précédent). On comptait à Leipzig, en 1896, 330 libraires-éditeurs. »

« La vente, ajoute-t-il dans son rapport de 1897, a porté cette année non seulement sur un plus grand nombre de livres, mais sur de meilleurs ouvrages... Leipzig continue à être le centre de la librairie allemande... Le nombre de libraires-éditeurs pour tout l'Empire a passé de 2.492 en 1896 à 2.588 en 1897. Le nombre des librairies de détail a passé de 5.014 en 1896 à 5.170 en 1897. »

Les ateliers de reliure de Leipzig sont les plus importants du monde. Plusieurs d'entre eux occupent jusqu'à 500 ouvriers et produisent annuel-

dustrie du papier fabriqué avec la cellulose, traverse une crise. La concurrence de l'Amérique et des pays scandinaves lui est funeste, et d'ailleurs le prix des bois, déjà élevé, continue à monter.

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 21 décembre 1899, p. 946. Cf. sur la fabrication du papier de luxe à Berlin, le *Bericht über Handel und Industrie von Berlin*, p. 207.

(2) *Recueil consulaire du royaume de Belgique*, t. XCVI, 1896, p. 73.

lement jusqu'à deux millions de reliures. Très prospères aussi les ateliers de cartonnages, les fabriques de coffrets, de boîtes, etc. et tout cet ensemble de travaux connu sous le nom de *Präg-industrie*. Les statistiques constatent que pour l'imagerie (y compris les vignettes, gravures, estampes), l'exportation a passé de 34 millions de marcs en 1896, à 55 en 1897.

Les grands établissements chromolithographiques de Leipzig travaillent pour le monde entier. Un grand nombre d'articles auxquels l'étranger attribue faussement une origine anglaise ou française au point de vue du goût, sont des produits des grands établissements de Leipzig. C'est la raison pour laquelle ces derniers ne participent presque jamais aux expositions universelles évitant ainsi de nuire aux intérêts de leur clientèle étrangère.

L'exportation de l'Allemagne pour le premier semestre 1897 a été de 54.858 doubles quintaux de livres, cartes et papiers de musique, contre 53.272 pour la période correspondante de 1896[1].

L'industrie des cuirs occupe aujourd'hui, si l'on tient compte de ses diverses branches, la troisième ou quatrième place, et s'étend de jour en jour. Lors du recensement de 1895 elle occupait 596.000 personnes. Hambourg est devenu le marché du continent pour les peaux et les matières tannantes et a éclipsé le Havre et Anvers à cet égard.

(1) *Recueil consulaire de Belgique*, t. XCIX (1898), p. 397.

« Cette industrie, ajoute l'un des derniers rapports de l'ambassade d'Angleterre à Berlin, a un large avenir devant elle, elle n'est encore qu'à la période de transition entre les méthodes primitives (travail à la main) et la production mécanique secondée par la chimie. L'industrie du cuir exige des capitaux, une main-d'œuvre exercée et des connaissances techniques. Le concours de la science lui est éminemment profitable. L'Allemagne est maintenant complètement indépendante de l'étranger ». On a créé il y a quelques années à Freiberg (Saxe) une école de tannage, qui a rendu les plus grands services (1).

La fabrication des chaussures est particulièrement prospère « La foire aux cuirs qui s'est tenue à Leipzig au printemps dernier, nous dit le marquis d'Héricourt, s'est ouverte dans des conditions très favorables. Depuis plusieurs mois déjà les achats considérables faits par les fabricants de chaussures avaient donné beaucoup d'activité aux affaires et les prix avaient une tendance marquée à la hausse. Aussi ont-ils été en général satisfaisants (2) ».

(1) Cette école fut quelque temps unique dans le monde. Il en a été créé depuis plusieurs autres (à Vienne, en Hongrie, dans le Wurtemberg, aux États-Unis). On doit en installer une à Rotterdam. Cf. sur l'industrie du cuir en Allemagne Journal du *Board of trade*, mai 1897, p. 542. Les dernières statistiques signalent un léger recul.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 26 mai 1898. Sur la cordonnerie, v. le Rapport précité de la chambre de commerce d'Erfurt, p. 11. Sur le développement pris par la fabrication des chaussures à Berlin v. *Handels-Museum*, 8 septembre 1898, p. 454.

Bien d'autres industries seraient encore à examiner. L'industrie du ciment par exemple qui se développe d'une façon étonnante depuis quatre ans. L'exportation des ciments par le port de Hambourg a passé de 360.482 liv. st. en 1896, à 437.966 en 1897 (1).

Mentionnons encore les fabriques de linoleum (comme celle de Delmenhorst près de Brême), les fabriques de brosses (comme celle de Kränzlein près d'Erlangen), les fabriques de crayon (comme celle de Faber, aujourd'hui en société, près de Nuremberg, qui a cette année distribué à ses actionnaires 16 0/0.

C'est pour les industries d'*art et de luxe* que les Allemands ont encore le plus de progrès à faire. Ils le reconnaissent loyalement : ce qu'ils ont trouvé de mieux, c'est d'aller à Paris pour y observer les derniers progrès réalisés dans leur spécialité, et y prendre le ton. « Nous formons ainsi, me disait un grand industriel allemand, des jeunes gens qui produisent des travaux pleins de goût et contribuent peu à peu au perfectionnement des objets de provenance allemande ».

« La France est heureusement sous ce rapport, écrit M. Pingaud, mieux partagée que l'Alle-

(1) *Journal du Board of trade*, septembre 1898, p. 327. V. sur l'industrie du ciment la *Thon-industrie Zeitung*. La production annuelle dépasse 17 millions de tonnes (de 180 kil.). Cette industrie, très fortement organisée, est groupée en cinq unions qui sont aujourd'hui maîtresses du marché. La fabrique de ciment de Portland de Stettin a donné cette année 24 0/0 de dividende à ses actionnaires.

magne; nos ouvriers d'art sont plus nombreux et meilleurs. C'est une supériorité que nous devons absolument conserver. Mais, ajoute avec raison notre consul, les peuples ne vivent pas essentiellement d'art. L'industrie mécaniqne en se développant a fait baisser les prix des choses nécessaires à la vie; elle augmente l'abondance et crée de nouveaux besoins. C'est à satisfaire ces besoins sans cesse renaissants au moyen de produits à bon marché, mais de bonne qualité moyenne, présentés sous la forme la plus tentante, qu'il faut appliquer nos efforts pour lutter victorieusement contre l'industrie allemande. Nous le pouvons si nous le voulons... Mais pour cela, il faut transformer notre outillage et nos procédés commerciaux. C'est en cela que nous devons imiter nos rivaux. Eux produisent et placent; nous, nous voulons placer avant de produire. Ce qui nous manque ce ne sont pas les capacités, ce sont les instruments de travail moderne, et par là il faut entendre l'outillage mécanique perfectionné, les capitaux, de nombreux et actifs agents de commerce, et une flotte commerciale. Une partie du problème peut se résoudre avec l'argent qui dort chez nous dans les bas de laine; le reste est affaire d'éducation et de volonté » (1).

Les capitaux allemands trouvent aujourd'hui dans les entreprises industrielles des placements très rémunérateurs et l'on calcule que la fortune

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 7 juillet 1898, p. 11.

générale de l'Allemagne augmente chaque année de 3 pour cent. Une statistique basée sur les listes des contributions relatives à l'impôt sur le revenu, qui vient de paraître à Berlin, est de nature à donner une idée à peu près précise de la situation actuelle de cette richesse nationale : il y a à Berlin 2.092 millionnaires. Les deux plus riches d'entre eux ont des revenus annuels de 3 millions et de 1.720.000 marcs. Toutes les fortunes imposées de la ville de Berlin représentent le chiffre de 4.078 millions de marcs ; si on y ajoute les petites fortunes non imposées, la ville de Berlin figure dans la fortune nationale pour un chiffre de plus de 8 milliards de marcs (10 milliards de francs) (2).

Les Allemands sont eux-mêmes convaincus que la nature de la production n'est pas ce qui importe le plus à un pays. Ils prétendent avec raison qu'un peuple doit s'attacher surtout en matière commerciale à ce qu'il peut faire à meilleur compte. Il ne doit pas hésiter à acheter aux étrangers ce que ceux-ci font de mieux et de moins cher.

§ 7. — Industries agricoles.

Les industries qu'on peut grouper sous le nom d'industries agricoles mériteraient, elles aussi, un long examen. Nous en avons déjà parlé dans un

(2) V. sur la progression des dépôts dans les caisses d'épargne prussiennes, *Economiste français*, 4 novembre 1899, p. 652.

autre ouvrage [1]. Mais il convient pour mieux faire sentir l'importance des transformations économiques de l'Allemagne contemporaine de faire ici quelques remarques. Il faut surtout rappeler que la proportion des classes rurales par rapport aux classes industrielles va sans cesse en diminuant.

La population agricole de l'Allemagne formait vers le milieu du siècle environ 65 0/0 du chiffre total des habitants. En 1870 elle était encore de moitié; au recensement de 1882 elle tombe à 42,5 0/0. Le recensement de 1895 ne donne plus que 35,7 0/0. Et ce n'est pas seulement une diminution relative, c'est aussi une diminution absolue : au lieu de 19.225.455 personnes en 1882, le total n'est plus en 1895 que 18.501.307.

Nous ne pouvons étudier ici les causes très diverses de cette diminution. L'une des principales est assurément la crise agraire qui sévit en Allemagne avec plus d'intensité que chez nous. Les conséquences des transformations qui se sont effectuées dans la répartition des populations de l'Allemagne se manifestent d'une façon très visible dans le groupement des importations. Dans les pays industriels les importations se composent surtout de matières premières ou demi-ouvrées, et des denrées alimentaires que le pays ne peut pro-

(1) V. nos *Études sur les populations rurales de l'Allemagne*. J'emprunte une partie des considérations qui suivent à un remarquable rapport de M. Pingaud, *Moniteur officiel du commerce*, 12 mai 1898, p. 579.

duire ou ne produit pas en quantité suffisante. Or, jusque vers le milieu du siècle, l'Allemagne tirait de son sein la presque totalité des denrées indispensables à sa subsistance (95 0/0). Elle ne demandait guère à l'étranger que les denrées coloniales ou produits analogues : au total pour moins de 50 millions de francs. D'autre part, les industries textiles travaillaient presque exclusivement la laine et le lin indigène. Les autres, l'industrie des pierres, celle du papier, celle du bois, celle du cuir, et même les industries métallurgiques ne tiraient aussi de l'étranger qu'une petite partie de leurs matières premières ; tout cela formait un total d'environ 200 millions de francs.

Aujourd'hui les facteurs sont renversés. L'importation des produits agricoles de toute nature passe au premier rang; celle des matières premières et des denrées alimentaires que le pays ne produit pas vient en seconde ligne.

L'Allemagne est obligée de demander maintenant à l'étranger non seulement beaucoup de céréales, mais des quantités considérables de plantes commerciales, de semences, de fleurs, de légumes, même des pommes de terre. Les importations atteignent près de 500 millions de marcs en céréales, près de 200 millions en plantes commerciales, légumes, etc., près de 100 millions en engrais, déchets, etc.

L'Allemagne est également tributaire de l'étranger pour le bétail (250 à 300.000 têtes par an), pour les porcs (plus de 800.000 têtes par an), pour les

chevaux. L'élevage des moutons est en pleine décadence. La production de la laine indigène ne correspond plus qu'à une mince fraction de la consommation (1).

L'Allemagne paye aujourd'hui annuellement à l'étranger environ 300 millions de marcs pour ses achats de bétail et de produits comestibles accessoires de l'élevage.

La sylviculture elle-même, qui s'est cependant développée depuis quinze ans sous la protection des tarifs douaniers, ne peut suivre les progrès de la consommation toujours croissante en bois de toute espèce. En 1897, les importations ont dépassé les exportations de 202 millions de marcs, sans compter les bois exotiques dont la valeur représente près de 50 millions. Et malgré les progrès scientifiques réalisés par la sylviculture, il n'est pas vraisemblable que le déficit aille en diminuant. Les besoins en bois d'ébénisterie qui forment le principal contingent des importations ne font que s'accroître.

Ces faits ne doivent pas être perdus de vue lorsqu'on veut se rendre un compte exact de la situation économique actuelle de l'Allemagne. Il importe au plus haut point de ne pas oublier que les diverses branches de l'agriculture dans ce pays sont insuffisantes à faire face aux besoins de

(1) De 28 millions vers le milieu de ce siècle, le nombre des moutons est tombé à 12. La diminution des superficies en pâturage par suite du développement des cultures intensives est la principale cause de ce fait.

la consommation. Le déficit annuel est de près de deux milliards, et a doublé depuis quinze ans.

On comprend dès lors l'hostilité plus ou moins déclarée qui existe entre les agriculteurs et les industriels ou les commerçants. On comprend les efforts que font les premiers pour obtenir du gouvernement l'aide et le soutien dont ils ne peuvent guère se passer. On comprend surtout leurs récriminations au sujet d'une politique qui d'après eux, favorise l'industrie et le commerce à leur détriment.

L'étude que nous avons faite de « la crise agraire » nous a montré le bien-fondé de certaines revendications. On ne passe pas de longs mois au contact des agriculteurs, sans partager quelques-unes de leurs idées, sans compatir surtout à leurs souffrances, sans les défendre même à l'occasion. Lorsqu'on étudie sans parti pris la situation faite aux peuples déjà anciens dans la vie par la concurrence sur le marché international de pays nouveaux que favorisent le bas prix des frais de production et de transport, on ne peut rester partisans du libre-échange absolu, on excuse même certaines exagérations des protectionnistes.

De bons esprits se sont demandé si, en dépit de la brillante position de l'Allemagne sur le marché international, sa transformation trop rapide en état industriel n'avait pas faussé ses organes économiques (1). L'Allemagne se trouve au-

(1) Cf. sur les dangers auxquels la transformation d'une population

jourd'hui pour la subsistance des deux cinquièmes de sa population industrielle à la merci d'États producteurs qui à un moment donné pourraient lui couper des vivres. C'est assurément un danger.

Je ne crois pas pour mon compte que l'agriculture allemande puisse accroître ses rendements de façon à suivre la progression de la consommation. En 1904, à l'époque du renouvellement des traités de commerce, il y aura en Allemagne près de 57 millions de bouches à nourrir. Il faudrait, pour que l'Allemagne cessât d'être tributaire de l'étranger, que le revenu brut agricole actuel doublât en 5 ans, ce qui est impossible. La dépendance de l'Allemagne vis-à-vis de l'étranger s'affirme par ces importations de denrées alimentaires et de matières premières qui lui sont indispensables. Aussi la prospérité générale de l'Allemagne serait à mon avis gravement atteinte si le gouvernement paralysait par un protectionnisme exagéré l'essor de son commerce.

Il convient d'ailleurs de remarquer que les années 1897 et 1898 ont été beaucoup meilleures pour l'agriculture que l'année 1896. Les récoltes ont été bonnes, les céréales se sont bien vendues, le bétail a été recherché et les prix sont restés élevés. Quant à la situation de la minoterie elle

agricole en population industrielle peut exposer un pays, un curieux article, trop pessimiste, à mon avis, de M. A. Fresneau, dans la revue *la Quinzaine*, 16 avril 1898 (notamment, p. 505-507). L'auteur, effrayé de la progression du chiffre des importations en Allemagne, se montre très hostile aux traités de commerce.

s'est également beaucoup améliorée. En outre, l'importation a considérablement diminué et l'exportation s'est développée. Les envois de farines étrangères, qui, en 1896, avaient été de 485.351 doubles quintaux estimés 9.000.000 marcs, sont tombés en 1897 à 382.831 doubles quintaux, évalués 7.491.000 marcs; c'est une différence de 1.518.000 marcs avec l'année précédente.

D'autre part la vente au dehors s'est élevée de 1.499.668 doubles quintaux représentant 17.270.000 marcs à 1.622.689 doubles quintaux valant 18.089.000 marcs (1).

Beaucoup d'agriculteurs, cherchant avec un louable zèle à s'adapter à l'évolution contemporaine, tendent aujourd'hui à « industrialiser » l'agriculture et à la faire profiter de quelques-unes des inventions scientifiques contemporaines.

Laiteries et fromageries, brasseries, distilleries et sucreries se multiplient dans les campagnes allemandes, et apparaissent à l'observateur comme une série d'entreprises intermédiaires entre l'agriculture et l'industrie proprement dite.

Quelques-unes sont assez florissantes et souvent ont servi à dédommager de grands propriétaires ruraux des pertes que la crise agraire leur avait

(1) V. sur ces divers points, le rapport précité de M. Pingaud (*Moniteur officiel du commerce*, du 12 mai 1898) qui a lui-même résumé l'article de Paul Voigt (*Preussische Jahrbücher*, février 1898). Cf. pour le détail de la situation en 1897, *Vierteljahreshefte zur Statistik des deutschen Reiches*, 1898, Heft 3. V. aussi un article que j'ai publié dans la *Revue politique et parlementaire* du 10 décembre 1899, p. 556, notamment, p. 561.

occasionnées. Mais il est certain qu'aucune de ces entreprises ne peut donner de bénéfices comparables à ceux que rapportent les industries dont nous avons précédemment parlé.

Nous nous contenterons de dire ici quelques mots de l'industrie sucrière.

Jusqu'en 1878-79 la France tenait le premier rang parmi les nations sucrières européennes. Elle est aujourd'hui complètement distancée. Entre 1872 et 1894 nous avons à peine doublé notre production; l'Allemagne l'a plus que sextuplée. Notre exportation est restée stationnaire; celle de l'Allemagne est vingt-trois fois plus forte (1). Et ce qui est non moins triste pour nous c'est d'être obligé de constater qu'au point de vue technique nous sommes en retard. Rendements, organisation matérielle des usines, transports, préservation des racines contre la gelée, etc., à tous ces points de vue nous sommes aujourd'hui dans un état d'infériorité désolant (2). Comme le dit fort bien M. Oudin, l'état de choses est tel aujourd'hui que les tarifs de douane ou les primes ne sauraient le changer du jour au lendemain. Seule une lente évolution peut le modifier. Cela explique dans

(1) *Zuckergewinnung, während des Betriebsjahres* 1898-99. *Vierteljahreshefte zur Statistik des deutschen Reichs*, 1899, IV, p. 179. Cf. Paul Oudin, *La question des sucres. Science sociale*, août 1898. V. pour la statistique de la fabrication du sucre en France et en Allemagne, *Revue de statistique*, 8 mai 1898, p. 154.

(2) V. *Journal des fabricants de sucre*, 16 février 1898. Cf. le *Bulletin du syndicat des fabricants de sucre*. Les rendements sont en Allemagne de 10 à 15 0/0 supérieurs aux nôtres.

UNIVERSITY OF CALIFORNIA

une certaine mesure l'échec de toutes les conférences destinées à régler par une entente internationale les questions en litige au sujet de cette industrie.

Les Allemands peuvent donc à bon droit se montrer fiers des sacrifices qu'ils ont faits. C'est dans le monde entier qu'ils parviennent aujourd'hui à écouler leurs produits. C'est heureux pour eux, car il ne semble pas que la consommation intérieure puisse augmenter beaucoup. Elle a même subi depuis quelques années un léger recul comme le montre le tableau ci-dessous :

	Production.	Exportation.	Consommation intérieure.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1895-96.....	1.637.000	958.128	678.872
1896-97.....	1.821.223	1.237.521	503.078(1)

L'accroissement à la fois de la production et de l'exportation est donc considérable. Ainsi, rien qu'aux États-Unis, les Allemands vendent pour 100 ou 150 millions de francs de sucre. Il faut dire qu'ils trouvent là un grand élément de succès pour eux dans ce qu'on peut appeler la « clientèle nationale », les colonies allemandes qui sont fixées aux États-Unis recherchant par habitude et par goût l'article national.

Si les fabricants de sucre allemands se plaignent aujourd'hui c'est à cause d'une dépression

(1) *Foreign office. Annual series*, avril 1898, n. 2064. V. aussi sur l'exportation du sucre allemand, *Export*, 20 octobre 1898, p. 527.

notable des prix et d'une certaine insécurité dans la situation générale. Les marchés allemands dépendent dans une large mesure de ceux de Londres et de l'Amérique qui, cette année, ont été mous[1]. On n'en a pas moins accru en 1897 de 10.000 hectares (436.000 au lieu de 426.000), les superficies cultivées en betteraves, et le nombre des sucreries ou raffineries est passé de 402 à 456 (dont 312 en Prusse), employant 137 millions de quintaux de betteraves (20 millions de plus qu'en 1896). On emploie depuis deux ans surtout beaucoup de nouvelles machines : elles ont déjà éliminé peu à peu les anciens systèmes comme le système Schützenbach, et donnent des rendements supérieurs.

D'autres industries confinant à l'agriculture mériteraient aussi un examen. Je me contente de signaler celle de la brasserie où, en ce moment, la situation est à peu près stationnaire[2], et celle de

(1) Dans quelques pays l'importation a fortement diminué, au Canada par exemple, par suite de tarifs différentiels en faveur de l'Angleterre. *Handels-Museum*, 21 juillet 1898, p. 366. V. l'article de F. Svendsen, *Amerikanische Siege und deutscher Zucker*, *die Nation*, 3 septembre 1898, p. 698. Cf. sur la législation sucrière du monde entier, un intéressant article de M. J. Desmet, *Réforme économique*, 12 juin 1898, p. 680.

(2) Elle atteste plutôt une légère diminution. — V. *Bierbrauerei im Rechnungsjahre* 1898, *Vierteljahreshefte zur Statistik des deutschen Reichs*, 1899, IV, p. 151. Cf. Sur l'industrie de la brasserie, *Handels-Museum*, 21 juillet 1898, p. 370 et sur l'exportation des bières allemandes, *Moniteur officiel du commerce*, 7 juillet, 28 septembre et 17 novembre 1898, p. 26, 421 et 616; *Handels-Museum*, 20 octobre 1898, p. 522. Si l'exportation de la bière a augmenté, les achats de

la distillerie qui provoque en Allemagne comme en France de vives discussions (2).

bière faits par l'Allemagne au dehors ont augmenté aussi dans de fortes proportions comme le prouve le tableau suivant :

1892.....	413.273	doubles quintaux
1893.....	507.527	—
1894.....	569.160	—
1895.....	640.736	—
1896.....	686.368	—
1897.....	707.593	—

Les bières importées viennent surtout de l'Autriche (spécialement de la Bohême). Notons ce fait que la vraie bière de Pilsen a été dans ces derniers temps fortement « boycottée » par suite des dissensions entre Tchèques et Allemands.

Statistique de la fabrication de la bière :

1890-91.....	52.731	hectolitres
1891-92.....	53.091	—
1892-93.....	54.651	—
1893-94.....	55.505	—
1894-95.....	55.250	—

(1) Sur la production et la consommation de l'alcool en Allemagne, v. *Bulletin de statistique et de législation comparée*, juillet 1898, p. 96. *Revue de statistique*, 5 novembre 1899, p. 475, et *Moniteur officiel du commerce* (Rapport de M. Pingaud), 4 janvier 1900, p. 16-20. Bornons-nous à faire remarquer que la fraude existe en Allemagne comme en France, mais que la tactique de l'État paraît être de fermer les yeux sur un certain nombre de trafics industriels. Il aime mieux perdre quelques centaines de mille francs en tolérant ces fraudes, que de gêner un trafic qui correspond à un chiffre d'affaires considérable.

CHAPITRE II

L'ESSOR COMMERCIAL

Au développement industriel correspond un développement commercial plus remarquable encore. Pour que l'industrie se développe, il faut absolument lui assurer des débouchés. La puissance d'une industrie est toujours en rapport avec l'étendue du marché qu'elle alimente : on peut même soutenir que c'est le débouché qui produit l'industrie. L'Allemagne estime aujourd'hui qu'il ne lui suffit pas d'être une nation industrielle, elle comprend qu'elle doit savoir écouler elle-même ses produits et être une nation commerçante. Quelques indications concernant le commerce intérieur d'abord, puis le commerce extérieur, suffiront à le prouver.

Mais il convient de rappeler que les aptitudes

commerciales des Allemands ne sont pas nouvelles. Déjà au temps de la ligue hanséatique et des villes impériales ils s'étaient révélés comme de très habiles négociants. Bien que la découverte de l'Amérique et la désagrégation politique de l'Empire eussent fait déchoir la Hanse et les villes libres et que la guerre de Trente ans eût ensuite achevé la ruine économique du pays, on peut dire pourtant que certaines traditions commerciales s'étaient conservées.

A l'époque où l'Allemagne, pauvre et divisée, n'avait encore que fort peu d'industrie et n'avait guère besoin de chercher des débouchés pour cette dernière, beaucoup d'Allemands allaient offrir leurs services, comme commis ou voyageurs, aux autres nations. Ces Allemands sont peu à peu devenus les intermédiaires entre celles-ci et leur patrie. Le jour où l'industrie allemande est devenue assez forte pour vendre au dehors, elle en a profité. L'essor industriel actuel a été préparé dans une large mesure par ces émigrants.

§ 1. — Le commerce intérieur.

a) Le commerce intérieur s'effectue surtout par voies ferrées et par voies d'eau. On peut discuter sur les mérites respectifs des chemins de fer français et des chemins de fer allemands. Ce qu'il est du moins nécessaire de constater c'est que pour la construction des chemins de fer, l'Allemagne fut longtemps en retard. C'est depuis 1866 surtout (date

décisive dans l'histoire intérieure de l'Allemagne) que le réseau s'est accru. Chacun des États de l'ancienne confédération germanique ayant au début construit ses lignes dans la mesure de ses convenances et de ses besoins, il n'y avait pas d'unité. Aujourd'hui tous les raccords nécessaires ont été faits ; et l'organisation des trains sur les lignes transversales est beaucoup meilleure qu'en France. Partout, sans exception, ces lignes possèdent des trains accélérés, express ou directs, qui permettent de franchir sans transbordement de très grandes distances. Les communications qui existent, entre Breslau et Cologne, Hambourg et Francfort, Munich et Hanovre, etc., ne peuvent se comparer à celles qui existent par exemple entre Marseille et Bordeaux, le Havre et Nantes, Nancy et Lille.

Je suis convaincu que l'absence de centralisation a eu une heureuse influence sur la construction des voies ferrées en Allemagne. Il suffit de jeter les yeux sur une carte de France et sur une carte d'Allemagne pour se rendre compte de l'esprit qui a présidé à la construction des chemins de fer dans les deux pays, et du concours qu'ils peuvent prêter à l'industrie et au commerce. Bien que chaque État conserve son indépendance dans l'administration de ses chemins de fer il existe cependant une grande unité. Une commission spéciale qui siège à Berlin et où tous les États ont une représentation proportionnelle, est chargée d'étudier et de résoudre les questions pouvant faciliter les voyages et le transport des marchandises. Les

chemins de fer de l'Autriche, de la Hollande, du Luxembourg, plusieurs lignes de Belgique et de Pologne font également partie de cette union. L'ensemble de ces lignes représente un total d'environ 90.000 kilomètres sur lesquels les voyageurs et les commerçants allemands jouissent d'avantages que nos compatriotes n'obtiennent pas souvent chez nous (1).

Le matériel a été considérablement augmenté. Depuis 1886-87 la moyenne de construction par année a été de 385 locomotives et de 8.748 wagons. L'Allemagne a aujourd'hui 363.000 wagons ou véhicules sur ses voies ferrées, alors que nous n'en avons que 295.000, et de plus les wagons allemands ont une capacité supérieure à celle des wagons français : ils contiennent en moyenne 11 tonnes 4, alors que nos wagons n'en contiennent que 9,7; et ce matériel transporte annuellement 244 millions de tonnes de marchandises sur les lignes d'intérêt général, tandis que dans les mêmes conditions nous n'en transportons que 99 millions (2).

(1) V. le discours prononcé à la Chambre des députés par le baron d'Estournelles, le 9 décembre 1897, *Journal officiel*, p. 2807. Sur l'insuffisance de nos transports à l'intérieur, v. les exemples cités par M. G. Bonvalot dans son discours à la Sorbonne du 5 juin 1898. « *La France de demain* », n° 1, p. 46.

(2) Cf. l'excellent article de R. van der Borght dans le *Wörterbuch der Volkswirthschaft* d'Elster, t. I, p. 616-635. Ce qui est surtout fâcheux, c'est que la distribution des voies ferrées sur notre sol n'ait pas été faite avec méthode. Les influences politiques ont eu trop souvent raison des utilités économiques, et au point de vue du développement de notre commerce nous nous en apercevons fréquemment

Dans la période 1886-1895 les recettes des chemins de fer français ont augmenté de 228 millions, celles des chemins de fer allemands ont augmenté de 629 (1).

Le réseau allemand est d'ailleurs bien supérieur au nôtre. De 20.000 kil. en 1870, il était déjà passé à 48.645 à la date du 1er avril 1898 (2), tandis que le notre atteint à peine 40.000 (3). C'est l'État qui a pris en main une grande partie de l'œuvre, en se chargeant des voies stratégiques et des lignes principales du commerce international. Si le gouvernement prussien cherche à réaliser des bénéfices et mérite bien des critiques, il me semble que l'*utilité générale* du pays a tenu, au moins dans la fixation des tarifs une place plus grande que chez nous. Une des entraves sérieuses au commerce

aujourd'hui. V. aussi le récent ouvrage de M. E. Campredon, *Rôle économique et social des voies de communication*, Paris (Dunod), 1899.

(1) L'exercice prussien 1898-99, présente un excédent de 80 millions; 50 ont été affectés aux chemins de fer pour couvrir les dépenses imprévues résultant de l'accroissement du trafic.

(2) Sans parler de 3.000 kilomètres de chemins de fer locaux non ouverts au public. V. sur le développement très utile des petits chemins de fer en Prusse, *Journal des transports*, 4 mars 1899.

(3) Au 1er janvier 1897 nous avions 36.891 kilomètres de voies ferrées en exploitation; 2.352 étaient en construction; 2.361 kilomètres étaient concédés. L'augmentation de notre réseau est en moyenne depuis 10 ans de 616 kilomètres par an. L'augmentation moyenne en Allemagne est de 859. Cf. *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*, 6 août 1898, p. 913. L'Allemagne tient aujourd'hui la tête des États européens. Viennent ensuite à peu de distance de la France, la Russie avec 38.642 kilomètres, l'Angleterre avec 34.221, l'Autriche-Hongrie avec 32.180, puis l'Italie avec 15.447, l'Espagne avec 12.282, la Suède, 9.885, la Belgique, 5.777, la Suisse, 3.563, etc.

d'exportation de la France réside certainement dans la cherté de nos transports par terre [1].

Les lignes d'intérêt général sont construites en Allemagne dans des conditions moins onéreuses que chez nous. Pour la France la dépense d'un kilomètre de voie large est de 140.000 francs. En Allemagne, suivant qu'il s'agit d'un chemin d'in-

(1) On trouvera tous les renseignements désirables à cet égard dans le bel ouvrage de M. Richard de Kaufmann, *Die Eisenbahnpolitik Frankreichs*, 2 vol. in-8° (1897). S'il fait l'éloge de notre organisation, il reconnaît du moins que les tarifs français sont plus élevés que les tarifs allemands. Les marchandises allemandes ne paient en petite vitesse que 4 fr. 86 la tonne kilométrique, tandis que les marchandises françaises paient 5 fr. 25. Sur le nouveau *Stückgut-Staffeltarif* appliqué en Prusse depuis le 1er octobre 1898, et qui provoque quelques récriminations car il nuit à l'industrie des « expéditeurs », v. *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*, 6 août 1898, p. 919 et *Journal du Board of Trade*, août 1898, p. 202.

Le nouveau tarif prussien comporte, par 100 kilogrammes les réductions suivantes :

Pour une distance de		100	kilomètres	0,05 m.
—	—	400	—	0,66 —
—	—	600	—	1,55 —
—	—	800	—	2,55 —
—	—	1.000	—	3,53 —

Les chemins de fer des autres États de l'Allemagne hésitent, mais sans doute adopteront bientôt un tarif analogue. C'est alors seulement que ce nouveau système qui fait du tort à quelques industriels rendra de grands services. La question d'une organisation plus étroite des chemins de fer en Allemagne a déjà été discutée à la première chambre du Wurtemberg. Le prince de Hohenlohe-Langenburg a préconisé le système qui place tous les chemins de fer de l'Empire sous une administration centrale, et ne demande pas mieux de voir les chemins de fer wurtembergeois absorbés dans le système prussien. L'Allemagne du sud tend à abandonner son ancienne attitude particulariste et sous l'influence des « utilités économiques » l'idée de centralisation fait de nouveaux progrès.

térêt local ou d'un chemin vicinal, cette dépense est de 82.000 ou de 77.000 francs (1).

Le récent ouvrage publié par Alexandre Peez à l'occasion du jubilé de l'Empereur d'Autriche « *Die Stellung der œsterreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Welthandel* » qui renferme beaucoup de statistiques relatives à l'Allemagne, montre l'importance croissante que prend ce pays, grâce surtout à sa situation géographique, au point de vue du transit (2).

b) C'est surtout le commerce par voie d'eau qui en raison de la grande importance qu'il a prise en Allemagne, mérite de nous arrêter. Il convient d'abord de remarquer que les fleuves allemands

(1) Discours de M. Camille Pelletan. Séance du 13 décembre 1897, *J. off.*, p. 2869. Les chemins de fer allemands ont eu en 1897, comme en 1896, un excédent de recettes de 60 millions de marcs. V. *Export*, 6 janvier 1899, p. 3. Cf. sur l'organisation des chemins de fer français une série d'articles de M. Guillaumot parus dans *la Quinzaine*, juin 1897 à octobre 1898 et son livre : l'*Organisation des chemins de fer en France*, Paris, 1899. V. aussi l'article de M. Félix Roussel, *Revue politique et parlementaire*, 10 décembre 1899, p. 487. Nous devons payer le personnel de 20 à 50 0/0 plus cher que nos voisins. Nous payons 19 fr. les fers de construction qui coûtent 13 à 14 francs en Allemagne, etc.

(2) Le dernier relevé des recettes des chemins de fer allemands (1er avril-1er octobre 1899) prouve que la prospérité générale influence favorablement les recettes des lignes ferrées. On a encaissé dans ce laps de temps pour le transport des voyageurs, 233 millions de marcs (environ 12 millions de marcs de plus que dans la même période de l'année précédente); et pour le transport des marchandises 470,5 millions de marcs (c'est-à-dire plus de 26 millions de plus que dans la même période 1898). Cela correspond à une augmentation kilométrique de 3,56 0/0. Quelques industries continuent à se plaindre du manque de matériel roulant.

ont l'avantage d'être plus réguliers que nos fleuves et nos rivières, qui ont un débit fort inégal : la longueur des voies navigables de l'Empire allemand est de 28.000 kilomètres (1).

Et puis les Allemands, au lieu de disséminer sur tous les points du territoire les sommes consacrées aux voies navigables, concentrent autant que possible leurs ressources sur quelques grandes artères bien choisies. L'amélioration du cours du Rhin par exemple, a donné lieu à d'énormes dépenses qui se sont poursuivies méthodiquement pendant plus de soixante ans. De 1830 à 1894 on a dépensé dans la partie navigable du Rhin entre la frontière suisse et la frontière hollandaise 338.873.000 francs (2).

Et l'Allemagne n'a pas à regretter, comme le dit avec raison M. Laffitte, les efforts qu'elle a faits, les dépenses auxquelles elle a consenti pour triompher des conditions hydrographiques défectueuses qui s'opposaient à l'amélioration de ses transports par eau (3).

(1) V. *Vierteljahreshefte zu Statistik des deutschen Reiches für* 1899, 2e fascicule. Cf. le beau livre de M. Laffitte, *La navigation intérieure en Allemagne* (t. I des enquêtes de la société « la Loire navigable ») avec une carte des voies navigables, p. 188, et le récent ouvrage de Sympher, *Die Zunahme der Binnenschifffahrt in Deutschland*, Berlin, 1899.

(2) Chiffres donnés par M. Charles-Roux, dans la séance du 9 décembre 1897, *Journal officiel*, p. 2817.

(3) On trouve le tableau détaillé des travaux qui ont été exécutés sur les trois principaux fleuves de l'Allemagne dans trois grandes publications officielles, avec cartes, plans et profils :

Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse. Berlin, Ernst,

Dans toutes les grandes villes d'Allemagne se sont constituées des sociétés « nautiques » (la principale est l'association nautique centrale ayant son siège à Berlin) qui portent principalement leur effort sur le développement de la navigation fluviale. Les Allemands ont certainement mieux compris que nous quels services les cours d'eau peuvent rendre à l'industrie et au commerce (1).

1889. — *Der Oderstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse.* Berlin, D. Reimer, 1896. — *Der Elbstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse.* Berlin, D. Reimer, 1899.

On a considérablement amélioré les conditions hydrographiques de ces trois cours d'eau. On a surtout beaucoup fait à l'aide de cette coutume qui est devenue pour les populations germaniques une vertu : l'association.

(1) V. les comptes-rendus du *Centralverein für Hebung der Fluss- und Schiffahrt.* Cette société a déjà entrepris la publication d'une série de brochures pour la plupart fort intéressantes. V. notamment celle de Gothein et Voltz : *Das Donau-Oder-Kanalprojekt.* Berlin, 1897, qui met fort bien en relief les avantages qu'aurait, au point de vue industriel et financier, le nouveau canal. V. aussi le deuxième supplément du *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, v° *Binnenschiffahrt.* Le professeur Stoerk de Greifswald y donne de précieux renseignements sur la navigation fluviale intérieure de l'Allemagne, qui rend à ce pays un service comparable à celui des artères et des veines dans le corps humain. De bons esprits préconisent la création d'un office impérial de la navigation comme il y a un office impérial des chemins de fer (*Reichseisenbahnamt*). L'ensemble de la batellerie allemande ne jaugeait en 1877 que 1.377.000 tonnes ; le recensement de 1892 indique déjà 2.760.000. On a dû s'occuper de toute une législation nouvelle que ce développement de la batellerie fluviale a rendu nécessaire et dont la principale manifestation est la loi du 15 juillet 1895 dont nous ne pouvons donner ici l'analyse, et qu'il s'agit déjà d'ailleurs de compléter et de modifier sur quelques points.

Un article complémentaire du même auteur (v° *Flösserei*), nous donne sur l'importance du flottage sur les cours d'eau d'Allemagne

Ils ont vu que rien n'est plus économique, plus pratique comme mode de transport que ces bateaux de construction peu coûteuse qui viennent charger les marchandises devant l'usine, et arrivent jusque dans les ports où ils peuvent se ranger bord à bord avec les gros navires en partance pour l'étranger (1).

L'industrie allemande se sert beaucoup des voies d'eau. Il y a en Allemagne une batellerie fluviale considérable (plus de 25.000 bateaux d'une capacité de 3 millions de tonnes) avec des ports intérieurs très importants, tels que Mannheim, Mayence, Düsseldorf, Duisbourg, Francfort, Magdebourg, Dresde, Breslau (2).

J'ai visité les travaux des nouveaux ports de Düsseldorf et de Dresde, et j'ai admiré leurs aménagements si bien appropriés aux besoins du commerce. La situation géographique de Düsseldorf qui a pour *Hinterland* les pays de Berg et de Mark, ce qui en fait le centre d'approvisionnement de ces contrées en même temps

d'utiles indications. V. aussi le *Wörterbuch der Volkrswirthschaft* d'Elster, t. I, p. 385 (article de R. van der Borght).

(1) Il faut toutefois ne pas oublier lorsqu'on oppose la navigation intérieure de l'Allemagne à celle de la France qu'on ne peut comparer un pays qui n'a qu'un débouché sur la mer, qu'une seule façade, à un pays qui en a plusieurs. Hambourg et Brême sont deux ports qui n'ont pas chez nous d'analogues rigoureusement comparables parce que la France ne se trouve pas dans les mêmes conditions géographiques.

(2) V. Sur les ports intérieurs et les gares fluviales l'ouvrage précité de M. Laffitte, p. 140 et plusieurs articles de cet auteur *Réforme économique*, septembre-décembre 1899.

que le port d'écoulement de leurs produits industriels, contribuera à donner un nouvel essor à la navigation et à accroître les progrès remarquables qu'elle a déjà faits pendant ces dernières années. Düsseldorf est aujourd'hui en communication avec les ports du Haut-Rhin par trois grandes compagnies : par la Société de navigation maritime et rhénane de Cologne, par la Société d'entrepôt de Mannheim et par la Société de transports du Rhin de Mayence. Düsseldorf est en outre en relation directe avec les ports de Rotterdam, Anvers et Amsterdam. L'expérience a démontré l'importance au point de vue économique des communications directes du Rhin avec la mer. Depuis la création de ces lignes l'industrie rhénane s'est ouvert de nouveaux débouchés (1).

Les derniers rapports officiels nous apprennent que la navigation sur le Rhin est très active. En 1896, il n'a pas été transporté moins de 30.251.792 tonnes de marchandises (au lieu de 23.434.214 en 1895 et le nombre des bateaux augmente tous les ans. Le matériel flottant sur le Rhin est représenté actuellement par 8.248 bateaux, dont 718 à vapeur, jaugeant ensemble 2.220.000 tonnes (2). Les équipages comptent plus de 22.000 hommes.

(1) V. sur le port de Mannheim qui prend beaucoup d'importance, *Der neue Mannheimer Industriehafen* (in-f° avec vues, cartes et plans), publié par le bureau de statistique de la ville, 1898. Œser, *Die Stadt Mannheim*, 1899, p. 91 suiv. De 21,000 habitants en 1861, la population est déjà passée à 120,000 et même à 160,000 avec le faubourg Ludwigshafen. Cf. *Das Schiff*, 2 juin 1899, p. 170.

(2) Sur ces 8.248 la Hollande en possède 4.761 et la Belgique 741.

Le mouvement de la batellerie fluviale sur l'Elbe n'est pas moins intéressant à étudier. Ce fleuve a pourtant un tirant d'eau assez faible, et en outre les brumes et les glaces contrarient pendant une partie de l'année l'embouchure. Les Allemands ne se sont pas laissé décourager : ils ont dépensé depuis dix ans plus de 8 millions de marcs et ont tendu une chaîne de touage jusqu'à la frontière de Bohême. L'Elbe est ainsi devenu navigable pendant tout ce parcours, qui n'est pas inférieur à 720 kilomètres. Et l'Elbe est à ce point fréquenté qu'on y compte à la frontière autrichienne jusqu'à 2.500.000 tonnes de marchandises, c'est-à-dire un tonnage presque égal à celui de la Seine entre Rouen et Paris. Ce tonnage augmente à mesure qu'on se rapproche de Hambourg, où il atteint le chiffre de dix millions de tonnes (2). « Les nouveaux vapeurs à roue prenant la chaîne, système Bellingrath, écrit le consul de Belgique, ont fait

V. sur le Rhin au point de vue de son importance économique et des tarifs de transport, le rapport de M. de Chappedelaine, *Moniteur officiel du commerce*, 4 août 1898, p. 129. Cf. Journal du *Board of Trade*, octobre 1897, p. 453. Cf. sur la navigation sur le Rhin *Jahresbericht der Handelskammer für den Kreis Mannheim für* 1898, p. 110. Le mouvement des seuls bateaux à vapeur a de 1893 à 1897 passé de 2394 à 4231.

(2) Discours précité du baron d'Estournelles. Cf. sur la navigation de l'Elbe, les rapports des compagnies de navigation, de celle notamment qui se nomme « *die Kette* ». V. surtout le remarquable mémoire présenté par M. Buchheister, au 7e Congrès international de géographie (septembre 1899), *Die Elbe und der Hafen von Hamburg*, p. 56 et suiv. Il y a 4.831 bateaux fluviaux (*Flusschiffe*) attachés au port de Hambourg. Les 4.700 principaux ont une capacité de 332.703 tonnes.

leurs preuves; ils naviguent dans des conditions de sécurité absolue. Les propulseurs à turbines, système Zeuner, qui permettent de donner un grand débit aux petits diamètres de roues quand les eaux de l'Elbe sont basses se sont répandus aujourd'hui sur tous les grands cours d'eau de l'Allemagne [1] ». Le nouveau port *König Albert* de Dresde, dont la construction fut commencée en 1891, a une superficie de 140.000 mètres carrés et peut contenir 240 navires. Il n'a été ouvert qu'en 1894-95 et a déjà rendu de très grands services. Les derniers rapports de la Chambre de commerce de Hambourg nous apprennent que le mouvement de la navigation intérieure sur tous les cours d'eau qui ont le port de Hambourg pour débouché continue à augmenter. Ce port compte 26.000 bateaux : or dans ce chiffre il y en a 16.000 qui descendent de l'Europe centrale. C'est la preuve qu'il doit une partie de son importance à ce fait qu'il a admirablement utilisé sa navigation fluviale et jouit de l'*Hinterland* profond qui manque à nos ports de France.

Le marquis d'Héricourt nous montre comment tous ces travaux ont été faits avec une admirable méthode. « On a d'abord rendu navigables les grandes artères qui mènent à la mer, puis on les a organisées en les pourvoyant de ponts, de quais, de magasins, de docks. On a établi des écoles spéciales de batellerie, des bourses pour le fret, etc...

(1) *Recueil consulaire de Belgique*, 1897, p. 423.

En même temps et à côté de grandes maisons de transport, il se créait des compagnies importantes pour l'exploitation de ces voies de navigation... Et les résultats ont répondu aux espérances qu'on avait conçues. Le long des fleuves et des canaux l'industrie s'est considérablement développée. Grâce au développement de la batellerie le combustible et les matières premières sont amenés à bon marché par tout l'Empire et les produits des fabriques même les plus lourds, peuvent être conduits dans les pays voisins ou à la mer dans des conditions de bon marché telles que le prix du transport ne les grève pas trop et leur permet la concurrence avec les articles étrangers ».

L'Oder a été aussi l'objet d'importants travaux (1).

Mais on ne se borne pas à l'amélioration des voies naturelles, la question des canaux est une de celles qui a le plus vivement préoccupé cette année l'opinion publique et le gouvernement, on a même pu dire qu'elle avait été la plus grosse question politique puisqu'elle a amené le remplacement de deux ministres, fait significatif dans un pays où ce n'est pas le Parlement qui se défait des ministres.

(1) On trouvera toutes les statistiques concernant le mouvement d'affaires sur les cours d'eau allemands et les travaux d'amélioration des ports dans la Revue hebdomadaire *das Schiff*. V. sur le port de Francfort-sur-le-Main, 7 avril 1899, p. 107. Sur le mouvement de la navigation et des marchandises sur l'Oder en 1898, *ibid.*, p. 109; sur le port de Torgau, *ibid.*, 14 avril 1899 (avec plan); sur celui de Carlsruhe, *ibid.*, 25 avril 1899 (avec carte).

Nous devons signaler d'abord l'achèvement du canal de Dortmund à l'embouchure de l'Ems qui a pour but de relier directement les régions industrielles de la Westphalie à la mer du Nord (1). Sa longueur est de 270 kilomètres, sa profondeur de 2 m. 50, sa largeur au niveau de 30 mètres. Les frais de construction se sont montés à 69 millions et demi de marcs. Le monde des affaires attache à cette nouvelle voie de communication une grande importance. Elle permettra d'amener à bon compte les produits des mines de Westphalie, houille et fer, non seulement dans les ports de la mer du Nord, mais aussi, en passant par le canal de Kiel, dans ceux de la Baltique. Elle permettra par suite à la houille allemande de faire dans des conditions avantageuses, une concurrence sérieuse aux produits similaires anglais (2).

Mais c'est surtout le projet d'un canal du centre destiné à relier le Rhin à l'Elbe qui a passionné les esprits. On sait avec quelle opiniâtreté Guillaume II s'était acharné à le faire réussir. « Le

(1) Sur le port d'Emden et les travaux qui y ont été faits, V. *Nauticus, Iahrbuch*, 1899, p. 81-98 (avec une carte).

(2) Rapport de M. E. Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 31 mars 1898. V. sur le canal de Dortmund la revue *Stahl und Eisen*, 1er septembre 1899 p. 805, avec vues, plans, carte et profils, et la revue *das Schiff*, 7 avril 1899, p. 106, avec carte et profil. Cf. *ibid.*, 3 mars p. 66. On trouvera une intéressante critique des dépenses proposées pour développer la navigation intérieure en Allemagne dans trois articles du professeur W. Lotz parus dans la revue *Die Nation*, 16, 23 et 30 juillet 1898. V. aussi la récente brochure de E. Lühning, *Der Ausbau der deutschen Binnenwasserstrassen und deren Abgaben*, Berlin, 1898.

siècle qui s'en va, avait-il dit dans le discours qu'il prononça à l'inauguration du canal de Kiel, a pour caractéristique le commerce, et l'avenir de l'Allemagne dépend de l'achèvement de ses voies navigables » (*Die Zukunft Deutschlands hängt von dem Ausbau seiner Wasserstrassen ab.*).

Il est probable qu'on parviendra, en dépit des oppositions auxquelles il se heurte actuellement, à réaliser ce fameux projet d'un canal du centre (*Mittellandcanal*) destiné à relier le bassin du Rhin et la Westphalie si industrielle aux ports de Brême et de Hambourg en même temps qu'à Berlin. Il serait de même dimension que le canal de Dortmund à l'Ems.

La dépense totale est évaluée à 326 millions de francs, les frais d'exploitation annuelle à 2.700.000 francs par an. Le motif fondamental des gros sacrifices financiers que le gouvernement prussien est disposé à faire, c'est, comme il l'a été expressément déclaré, que les chemins de fer ne peuvent plus suffire au trafic intérieur de l'Allemagne (1).

Nulle part en Europe, disait M. Thielen, ministre des travaux publics, pas même en Angleterre, on ne trouve un mouvement comparable à celui de la vallée de la Ruhr, concentré sur un aussi petit espace : sur une superficie qui représente 1/150 de l'empire, et compte 1/22 de la population, les

(1) La *Zeitung des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen* a publié récemment plusieurs articles qui établissent nettement l'insuffisance actuelle des wagons, et justifient les plaintes des grands industriels de la région du Rhin.

chemins de fer recueillent près du quart de leur trafic total, et le mouvement augmente de 6 ou 7 0/0 par an. Beaucoup d'industriels se plaignent d'avoir manqué de nombreuses affaires par suite de l'impossibilité de faire effectuer les transports en temps utile.

Les motifs du rejet se rattachent à deux ordres de considération, le protectionnisme agraire, et l'égalité de traitement à laquelle ont droit les diverses parties du territoire.

La construction d'un canal permettant une pénétration plus facile que les chemins de fer dans l'intérieur des terres serait une prime à l'importation et permettrait aux blés étrangers de faire une concurrence redoutable aux céréales indigènes.

On a fait aussi valoir non sans quelque raison, la question de justice distributive. N'enlèverait-on pas à la Silésie par exemple, et aux régions de l'est une partie du marché de Berlin? Il n'est pas douteux que toute entreprise de travaux publics, quelque général que soit l'intérêt auquel elle répond, profite plus spécialement à certaines parties du territoire. Ce second argument a certainement moins de valeur que le premier (1).

Ce *Mittellandcanal* serait complété par d'autres

(1) On a beaucoup écrit depuis deux ans sur la question du *Mittellandcanal*. Nous signalerons en particulier l'étude très précise publiée dans *Stahl und Eisen*, 15 avril 1899, p. 349 (avec carte et profils), celle de Victor Kurs, *Der Mittellandcanal* (avec une carte) *Geographische Zeitschrift*, t. V (1899), p. 1 ; celle de V. Kupka, *Der Rhein-Weser-Elbe Canal*. *Handels-Museum*, 27 avril 1899, p. 193. Cf. Laffitte, *op. cit.*, p. 64 ; H. Schuhler, *Le canal de l'Elbe au Rhin*, Annales de

canaux rejoignant l'Elbe à l'Oder. Il s'agit notamment de creuser un nouveau canal de Berlin à Stettin, le canal de Finow qui est nécessaire à la grosse batellerie, étant, de l'aveu de tous, insuffisant. On propose encore de construire un autre canal destiné à faire communiquer les lacs du pays des Masures, avec le Pregel, et de là par Königsberg avec la mer Baltique. Ce serait la contre-partie des canaux si importants des provinces occidentales (1).

L'Allemagne est donc aujourd'hui, malgré le développement des voies ferrées, un pays par excellence de communications par eaux. Les grands ports allemands dont nous allons parler peuvent être regardés comme les têtes de lignes d'un réseau fluvial, sur lequel circulent 25.000 bateaux (parmi lesquels 1.600 bateaux à vapeur), jaugeant 3 millions de tonnes (2).

Elle a créé depuis quelques années un matériel énorme et construit un grand nombre de chalands d'acier à dimensions horizontales considérables. De puissants remorqueurs mettent en mouvement

l'école libre des sciences politiques, septembre 1899, p. 564, et *das Schiff*, 12 mai 1899. V. aussi Max Wittenberg, *Die wirthschaftliche Bedeutung eines deutschen Mittellandkanals*, Berlin, 1898; Journal du *Board of Trade*, octobre 1898, p. 453, et Magnus Biermer. *Der Rhein-Elbe-Kanal. Iahrbuch für Gesetzgebung*, XXIV (1900), p. 239.

(1) Sur les projets du *Bayerischen Kanalverein*, V. *Das Schiff*, 2 et 16 juin 1899, p. 169 st 185.

(2) Sur les divers projets de canaux intérieurs. V. Laffitte, *op. cit.*, p. 61. Il n'est pas douteux que la progression annuelle du mouvement ne soit plus régulière sur les voies d'eau que sur les chemins de fer, v. Colson, *Revue politique et parlementaire*, 10 novembre 1899, p. 397. V. aussi *Moniteur officiel du commerce*, 28 décembre 1899, p. 986.

tous ces bateaux et les grands travaux de régularisation des voies navigables de l'Allemagne se poursuivent sans relâche.

La navigation fluviale a augmenté depuis la guerre de 400 0/0. 23 0/0 du commerce intérieur de l'Allemagne se font par voie d'eau. Ainsi Hambourg n'est pas seulement un grand port maritime; c'est aussi comme port fluvial, le débouché non seulement de la région saxonne, mais encore d'une partie de la Bohême. Un service accéléré de bateaux à vapeur conduit les marchandises jusqu'à Hambourg et trois fois par semaine prend charge dans le port franc de cette ville de toutes sortes de marchandises qu'elle conduit jusqu'à Prague.

Ce qui mérite peut-être surtout de fixer l'attention, c'est le développement parallèle des voies fluviales et des voies ferrées. On comprend en Allemagne que ces modes de transport doivent se prêter un mutuel appui. La coexistence de la batellerie et des chemins de fer opère à l'intérieur du pays un classement fort utile des marchandises. Elle permet d'éviter l'encombrement périodique à certaines époques de l'année des voies ferrées. On réserve celles-ci pour les marchandises chères, et pour celles qui requièrent célérité. La voie navigable remplace le chemin de fer pour les matières premières lourdes, et qui peuvent supporter de longs délais. C'est une auxiliaire précieuse, et non pas une ennemie; elle permet d'augmenter la production dans les usines, de recevoir à bas prix les marchandises à transformer. La diminu-

tion dans les prix de revient permet une pénétration plus lointaine, augmente le rayon d'action de l'usine et donne satisfaction à tous les intérêts (1).

Les Allemands comprennent, en somme, que toutes les combinaisons qui ont pour but de simplifier et de faciliter les échanges ajoutent à la puissance du travail social, et qu'à toute amélioration dans les voies de communication correspond l'amoindrissement d'un obstacle dans l'ordre des échanges. Les voies de communication sont comme les artères dans lesquelles circule la vie du corps social (2).

Le double progrès des voies ferrées et des voies fluviales est éminemment propre à donner une idée du développement que prend le commerce intérieur de l'Allemagne. Nous pourrions relever des progrès non moins significatifs dans le développement des correspondances postales, télégraphiques et téléphoniques. Qu'il suffise de dire ici que la

(1) Voir à cet égard un remarquable article de M. Schwob, *Revue générale des sciences*, 15 mars 1897. Cf. F. Ulrich, *Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirthschaftspolitik*, Leipzig, 1898. L'auteur ne paraît pas convaincu de l'utilité des transports à prix réduits par les voies fluviales et prétend que cela favorise surtout les étrangers et l'importation des marchandises étrangères. Il estime surtout que cela fait du tort à l'agriculture. Sur l'accord entre chemins de fer et canaux, v. le remarquable discours du Dr Alexander-Katz, résumé dans *Das Schiff*, 31 mars 1899, p. 97.

(2) La diminution de valeur des transports, dit fort judicieusement M. Levasseur, est un bien car elle a pour effet direct de diminuer l'effort du passage d'un lieu à un autre, et pour effet indirect de créer l'abondance de la demande au lieu de production, et l'abondance de l'offre au lieu de consommation. Elle a nivelé les prix. *Journal de la société de statistique*, avril 1899, p. 132. Cf. Zœpfl, *Auswärtige Handelspolitik und innere Verkehrspolitik* (Vortrag), Berlin 1900.

longueur des lignes télégraphiques, qui était en 1872 de 125.304 kilomètres, était déjà en 1896 de 516.627. Le nombre des bureaux a passé de 4.037 à 31.639 en 1898. Le chiffre total des envois postaux s'est élevé à 4.603 millions. Sous ce rapport l'Allemagne prend la tête des nations.

La longueur des fils téléphoniques est aujourd'hui de 250.000 kil., le nombre des abonnés de 107.000. Il y a une communication téléphonique en Allemagne pour 430 habitants; tandis qu'en France nous n'en avons encore qu'une pour 1.216. Le nombre des envois postaux de toute sorte donne, avec des tarifs moins élevés qu'en France, une recette de 157 millions de francs, presque double de la nôtre. Sur cent habitants il y avait en 1872 1.200 lettres envoyées; il y en a aujourd'hui plus de 4.000.

§ 2. — Commerce extérieur.

Mais ce n'est pas le progrès du commerce intérieur de l'Allemagne qui doit nous frapper le plus lorsque nous étudions l'essor économique de ce pays. C'est surtout le développement de son commerce extérieur qui doit provoquer de notre part les plus sérieuses réflexions (1).

Le tableau comparé du mouvement des exportations dans les deux pays suffira pour montrer combien à cet égard le développement de l'Allemagne est différent du nôtre.

(1) On pourra, pour se faire une idée de ce progrès au double point de vue importation et exportation, consulter les deux cartes insérées dans le supplément du *Conversations-Lexikon* de Brockhaus, t. XVII (1896), p. 312.

ANNÉES.	ALLEMAGNE.	FRANCE.
	millions de marcs.	
1890	3.326,5	3.002,7
1891	3.175,5	2.856,0
1892	2.954,1	2.768,6
1893	3.092,0	2.598,1
1894	2.961,5	2.462,5
1895	3.318,1	2.699,0
1896	3.753,8	2.721,0
1897	3.808,1	2.877,6
1898	4.004,0	2.802,4

Je me plais à compléter ce tableau sommaire par celui plus complet qu'a dressé, d'après les statistiques françaises, M. Jules Domergue, critiquant un article que j'avais publié dans les *Questions diplomatiques et coloniales.*

ANNÉES.	EXPORTATIONS allemandes.			EXPORTATIONS françaises.		
	Valeur millions de francs.	Tonnage millions de tonnes.	Prix de la tonne.	Valeur millions de francs.	Tonnage millions de tonnes.	Prix de la tonne.
1880	3.211	16.400	195	3.468	4.520	767
1885	3.174	18.813	168	3.038	4.570	676
1890	4.108	19.364	217	3.753	6.740	557
1891	3.921	20.139	192	3.569	6.830	523
1892	3.648	19.891	183	3.461	6.740	513
1893	3.818	31.361	178	3.236	6.360	509
1894	3.657	22.883	160	3.078	6.650	463
1895	3.682	23.829	155	3.374	6.990	483
1896	4.343	25.719	169	3.401	7.270	467
Augmentation ou diminution entre 1880 et 1896.	+ 35 0/0	+ 57 0/0	— 13,3 0/0	— 2 0/0	+ 60 0/0	—39 0/0

Je reconnais volontiers que la baisse des prix a été en France beaucoup plus considérable qu'en Allemagne, et qu'il ne faut par conséquent pas juger du ralentissement de notre activité industrielle uniquement par les tableaux comparatifs concernant la valeur. Non seulement la baisse des prix a été moins forte en Allemagne que chez nous, mais elle a été aussi moins sensible sur les matières lourdes, charbons, terres, minerais, et c'est là un élément considérable de l'exportation allemande. Il n'en est pas moins incontestable que l'exportation de nos produits manufacturés n'a guère augmenté depuis dix ans, et que l'exportation des produits fabriqués allemands s'est au contraire fortement accrue. Nous marchons, et c'est là ce qui est le plus grave, dans un sens différent de celui de nos voisins (1).

(1) M. Gustave Rousnet, a critiqué à son tour dans un article de la *Revue socialiste*, septembre 1898, p. 354, les rectifications de M. Domergue (V. notamment, p. 361-362). Cf. l'article de M. Paul Louis, *ibid.*, juillet 1898, p. 6 et les dernières statistiques insérées au *Moniteur officiel du commerce*, 21 décembre 1899.

Voici d'ailleurs le double tableau des importations en Allemagne de matières premières, et des exportations de produits manufacturés (en millions de marcs).

	Importations de matières premières.	Exportations d'objets manufacturés.
1889.....	1.203	1.106
1891.....	1.046	1.245
1893.....	1.076	1.097
1895.....	1.083	1.254
1896.....	1.113	1.362

Cf. l'excellent article de Karl Rathgen, dans le *Wörterbuch der Volkswirtschaft* d'Elster, t. I (1898), p. 244. Les chiffres les plus ré-

L'énorme accroissement des importations et des exportations de l'Allemagne doit au surplus paraître moins surprenant, comme le fait observer fort bien M. Pingaud [1], si l'on prend la peine de remarquer que la population s'est accrue depuis 1870 de 30 0/0 et que cette augmentation a porté surtout sur les classes industrielles et commerciales. « L'état de choses actuel présage, ajoute notre consul, une augmentation encore plus rapide pour l'avenir. Ce qu'il y a de plus frappant dans ce mouvement de croissance de l'Allemagne c'est le déplacement des forces numériques de la population, indice de la transformation de l'Allemagne en pays industriel. Au commencement de ce siècle la population agricole de l'Allemagne formait environ 80 0/0 de la population totale; au début du siècle prochain, elle ne dépassera guère 30 0/0. C'est là peut-être le fait le plus grave de toute la vie économique de l'Allemagne au XIXe siècle [2] ». Les Allemands comprennent bien que cette rapide augmentation de la population industrielle doit amener une transformation complète dans les conditions d'existence de la nation et ouvrir de nouvelles voies à leur activité.

Suivons maintenant brièvement le développe-

cents concernant le commerce extérieur de l'Allemagne accusent une progression continue dans les transactions.

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 12 mai 1898, p. 579.

(2) Paul Voigt, *Deutschland und der Weltmarkt. Preussische Jahrbücher*, février 1898.

ment des canaux internationaux, des ports, des constructions navales et des lignes de navigation.

a. — *Canaux internationaux.*

En ce qui concerne d'abord les communications par eau, ce ne sont pas seulement les voies fluviales intérieures que l'Allemagne cherche aujourd'hui à développer. Elle cherche aussi à accroître par des canaux internationaux ses relations avec les pays qui l'avoisinent. Il s'est formé une société allemande-autrichienne-hongroise dans le but d'étudier les moyens de relier le Danube au Rhin, à l'Elbe et à l'Oder : au Rhin pour remplacer le canal Louis devenu insuffisant; à l'Elbe par Budweiss et la vallée de la Moldau; à l'Oder par celle de la March, avec point d'aboutissement à Oderberg[1].

Le projet de canal entre l'Elbe et le Danube a été proposé par le Sénat de Hambourg. Il établit une voie navigable entre ces deux fleuves. On creuserait un canal de 30 mètres de large, 2 mètres 10 de profondeur, partant de Korneubourg en amont de Vienne et allant rejoindre la Moldau à Budweiss. A partir de cette dernière ville on canaliserait la Moldau jusqu'à Aussig en passant par

(1) V. sur l'assemblée générale du *deutsch-œsterreichisch-ungarischen Binnenschifffahrtsverbandes*, le *Handels-Museum*, 5 octobre 1899, p. 469. Sur le projet de canal joignant le Danube à l'Oder, v. un article de M. G. Gothein, député de Breslau, dans la Revue *Die Nation*, t. XIV (1896-97), p. 35. V. aussi, sur le nouveau canal de l'Oder, Journal du *Board of Trade*, octobre 1897, p. 450. Les Hongrois s'occupent d'un autre projet par la vallée du Waag.

Prague et Melnik. La construction serait difficile et dispendieuse, mais les ingénieurs garantissent la possibilité d'exécution. C'est la continuation du drainage vers Hambourg de la plus grande partie du trafic de l'Europe centrale et même de l'Europe orientale (1).

Les travaux sont déjà commencés sur la section Aussig-Melnik-Prague. Cette ville reste provisoirement tête de ligne. On a fait une enquête auprès des grands industriels pour leur demander quel profit ils espéraient retirer de cette entreprise. La chambre de commerce de Dresde a interrogé 247 grands industriels de sa circonscription.

A Nuremberg j'ai pu constater qu'on se préoccupe vivement de la construction d'un canal rejoignant cette ville au Danube et qui serait accessible à la grosse batellerie. La société pour favoriser la navigation fluviale en Bavière a adressé une pétition à la Chambre des députés bavaroise pour l'inviter à s'occuper sans retard de cette question et la prier de voter un crédit de 100.000 marcs permettant de faire de suite les travaux et études préparatoires (2).

(1) Sur les projets de canalisation de la Moldau, v. *Handels-Museum*, 2 décembre 1887, p. 634; *Moniteur officiel du commerce*, 18 novembre 1887 et les derniers rapports de la chambre de commerce de Breslau. On y fait remarquer que le canal Elbe-Danube ne donnera pas un fret en marchandises lourdes aussi considérable que le canal Oder-Danube qui desservira une région minière et métallurgique de première importance. V. *Das Schiff*, 9 juin et 14 juillet 1899, p. 179 et 218.

(2) Cf. sur ces divers points, Auerbach, *Le Danube austro-allemand*

b. — *Développement des ports.*

L'extension du commerce maritime et le développement des grands ports est encore plus important pour l'Allemagne que celui des canaux internationaux. L'étude des ports allemands comporterait à elle seule tout un volume. Il faut mentionner avant tous les progrès étonnants de Hambourg qui est devenu le premier port de l'Europe continentale, le troisième du monde après Londres et New-York (1). Quelques chiffres permettront de comparer le développement du mouvement de ce port à celui du Havre.

En 1850, le mouvement maritime du Havre à l'entrée était de 554.000 tonnes, celui de Hambourg de 427.000. Nous avions à ce moment une forte avance. En 1870, le mouvement du Havre était

et les projets de jonction de ce fleuve avec le Main, l'Elbe et l'Oder, Revue générale des sciences, 15 octobre 1898.

(1) V. l'article que j'ai donné sur le port de Hambourg dans les *Questions diplomatiques et coloniales*, 15 avril 1897. Cf. divers rapports insérés au *Moniteur officiel du commerce*, 11 novembre 1897, et 18 août 1898. V. aussi *Foreign office. Annual series*, mai 1898, n° 2104. L'auteur de ce rapport constate notamment « l'émancipation de plus en plus complète de l'intermédiaire de l'Angleterre ». Dans la période 1871-75 58 0/0 du mouvement du port de Hambourg se faisaient encore par des navires anglais. Dans la période 1890-95 la proportion est tombée à 25 0/0. Si on compare les 2 périodes précitées, on constate que les importations anglaises sont descendues de 514 millions à 383. Celles de l'Amérique se sont élevées de 217 millions à 780. Celles de l'Asie de 13 millions à 190. Cf. les *Tabellarische Uebersichten des Handels und der Schiffahrt Hamburgs*, publiées par le bureau de la statistique commerciale allemande.

de 1.432.000 tonnes, Hambourg n'avait encore pu rejoindre et restait à 1.200.000. En 1880, le Havre est à 681.000; Hambourg est déjà passé à 2.767.000. En 1894, le Havre atteint le deuxième million (2.031.000), mais Hambourg est déjà à 6.229.000. L'accroissement a été en 1897 de 40.046 tonnes (dont 35.859 pour les navires à vapeur). Anvers et Liverpool sont maintenant dépassés, et en ce qui concerne le tonnage des navires fréquentant le port de Hambourg, le pavillon allemand l'emporte aujourd'hui sur le pavillon anglais (1).

Le progrès s'est accentué depuis deux ans, le nombre des navires qui entrent dans le port de Hambourg ou qui en sortent a plus que doublé depuis 1875, le chiffre concernant les tonnes de registres a plus que triplé (2).

(1) Il y a cinquante ans, sur 100 vaisseaux fréquentant le port de Hambourg, il n'y en avait que 28 qui fussent allemands. Il y en a aujourd'hui plus de la moitié. V. sur le développement comparé des ports de Anvers, Hambourg, Rotterdam, *Moniteur officiel du commerce*, 23 nov. 1899, p. 750. De 1880 à 1897, la progression a été pour Anvers de 16 0/0; pour Hambourg, de 40 0/0; pour Rotterdam, de 44 0/0. Cf. Journal du *Board of trade*, septembre 1899, p. 283. Si depuis 10 ans on a dépensé pour le port de Hambourg 300 millions de marcs, on en a retiré de remarquables profits.

(2) Mouvement d'affaires de Hambourg (en tonnes métriques)

	1895.	1896.	1897.	1898.
Importations.	127.380.724	142.077.250	161.333.236	163.063.229
Exportations.	59.557.292	64.813.310	73.669.274	86.711.038

d'après un rapport anglais, *Foreign office. Annual series*, mai 1898,

Dans la période 1871-1880, il ne venait encore à Hambourg que 3 à 4.000 navires par an. Leur tonnage n'atteignait pas un 1/2 million de tonnes de registre. Aujourd'hui le mouvement du port de Hambourg est de plus de 26.000 navires par an, avec un tonnage qui dépasse 15 millions de tonnes[1]. Au 1er janvier 1899 étaient immatriculés au port de Hambourg 688 navires jaugeant 767.186 tonnes de registre net (dont 392 vapeurs jaugeant 548.992 tonnes). C'est une augmentation de 20.573 tonnes de registre net pour les voiliers et de 33.166 tonnes de registre net pour les vapeurs; 113 lignes régulières de navigation à vapeur partent de ce port; il y entre tous les jours 15 à 20 grands navires [2].

Voici au surplus, quel a été dans ces dernières années, jusqu'en 1897 inclusivement, le mouvement maritime de cette ville.

n° 2104. La valeur totale du commerce de Hambourg, dépasse aujourd'hui 6 milliards de marcs, et la flotte à vapeur attachée à ce port est maintenant plus considérable que toute la flotte à vapeur française.

(1) V. discours de l'amiral Rieunier à la Chambre des députés, 23 nov. 1899.

(2) Encore en 1869, il ne partait de Hambourg aucune ligne de navigation à destination de la Méditerranée. Et c'est en 1871 seulement que fut créé un service régulier avec l'Extrême-Orient. Sur l'activité des principales compagnies de navigation de Hambourg, v. *Moniteur officiel du commerce*, 23 décembre 1897, p. 806 et 5 octobre 1899, p. 461. La ligne Hamburg-Amerika, depuis qu'elle touche à Cherbourg, a vu ses recettes s'accroître de plus d'un million de marcs. Le maire de Cherbourg a déclaré qu'il aimait encore mieux après tout voir une ligne allemande toucher à ce port que d'être privé de toute communication directe avec l'Amérique.

NAVIRES ENTRÉS.

Années.	Nombre des navires.	Tonnes de registre.
1875	5.260	2.118.000
1880	6.024	2.767.000
1885	6.790	3.704.000
1890	8.176	5.203.000
1895	9.443	6.254.000
1896	10.477	6.445.000
1897	11.173	6.708.000

NAVIRES SORTIS.

1895	9.446	6.280.000
1896	10.371	6.300.000
1897	11.293	6.852.000

L'année 1899 a été excellente pour le port de Hambourg. Voici les chiffres que j'ai recueillis à la date du 8 octobre, pour les 9 premiers mois de l'année, comparés aux 9 premiers mois de l'année 1898 :

A L'ENTRÉE.

			VAPEURS		VOILIERS	
	Nombre total des navires.	Tonnes de registre.	Nombre.	Tonnes de registre.	Nombre	Tonnes de registre.
1899.	10.186	5.894.771	6.375	5.162.807	3.811	731.964
1898.	9.704	5.572.640	6.219	4.933.827	3.485	638.813

A LA SORTIE.

1899.	10.184	5.905.733	6.386	5.176.192	3.798	729.514
1898.	9.638	5.581.508	6.215	4.959.782	3.423	621.726 (1)

(1) Voici à titre de comparaison la statistique du mouvement des ports français en 1898 (entrées et sorties réunies).

	Nombre de navires.	Tonneaux.
Marseille	7.807	8.073.586
Le Havre	3.879	3.856.484
Bordeaux	2.515	1.790.038
Dunkerque	2.737	1.772.220
Boulogne	3.939	1.653.353

Et j'ai relevé dans les statistiques concernant l'année 1898 ce fait significatif que la proportion des navires arrivés vides s'est élevée de 21 à 28 0/0, tandis que la proportion des navires sortis vides s'est abaissée de 27 à 24 0/0. Cela prouve que les navires qui fréquentent le port de Hambourg y trouvent du fret en abondance[1].

Il ne faudrait même pas juger d'après le développement de cette ville, l'essor économique de l'Allemagne tout entière. Tandis que le commerce général de l'Allemagne s'est en effet depuis 1870 accru de 60 0/0, le commerce maritime de Hambourg a progressé de 110 0/0[2].

(1) Il se produit à Hambourg un phénomène inverse de celui qui se passe chez nous; notre trafic avec l'étranger et les colonies a notablement augmenté, c'est vrai, mais entre les entrées et les sorties la proportion diffère beaucoup comme le prouve le tableau suivant :

		1897.	1898.	Augmentation.
Tonnages des navires chargés.	Entrées (tonneaux).	14.927.000	16.004.000	14 0/0
	Sorties.....	10.346.000	10.773.000	3 0/0
Poids des marchandises.	Entrées (tonnes) . .	15.742.000	17.134.000	9 0/0
	Sorties.....	6.815.000	5.826.000	3 0/0
Valeur des marchandises.	Entrées (millions).	3.698.000	4.042.000	9 0/0
	Sorties.....	3.270.000	3.067.000	6 0/0

Nos navires français ne trouvent pas un fret de sortie aussi abondant qu'il le faudrait. Les sacrifices que le Trésor s'est imposés sous forme de subventions et de primes (elles ont atteint 42 millions en 1898) ne suffisent pas à assurer à l'industrie maritime en France un essor comparable à celui qu'elle prend dans d'autres pays.

(2) Si l'on considère dans son ensemble, au point de vue du tonnage, la période 1887-1895, on constate que Rotterdam a progressé de 90 0/0, Hambourg de 39 0/0, Anvers de 36 0/0, Cardiff de 35 0/0; la progression n'est pour Londres que de 22 0/0, pour Liverpool que de 9 0/0. — Sur la « décadence » du port de Marseille,

Le développement du commerce maritime à Hambourg porte sur les marchandises les plus diverses.

Le tableau suivant donnera une idée de la progression suivie dans le mouvement d'importation des céréales dans ce port depuis un demi-siècle (les chiffres sont donnés en milliers de tonnes).

Années.	Froment.	Seigle.	Orge.	Avoine.	Maïs.	Total.
1841-1850...	0,4	2,0	0,2	0,2	0,0	2,8
1851-1860...	0,9	5,8	0,4	1,1	0,3	8,5
1861-1870...	1,6	5,8	0,1	0,4	0,6	8,5
1871-1880...	14,1	14,8	2,1	1,0	28,9	60,9
1881-1890...	37,0	107,0	46,9	6,0	97,8	354,7
1891-1895...	277,0	237,5	208,2	19,0	251,5	993,2
1896.....	326,7	363,5	295,0	109,2	424,4	1.518,8

Hambourg domine aujourd'hui comme place de commerce toute l'Allemagne, une partie de l'Autriche, les États scandinaves et tout le Nord-Ouest de la Russie. Son commerce représente plus des deux cinquièmes de tout le commerce maritime de l'Allemagne (1).

voyez un article de M. Georges Michel, *Économiste français*, juin 1897. Cf. *ibid.*, 28 octobre 1899, p. 616. Les statistiques concernant ce port n'attestent pour 1897 aucun progrès. L'année 1898, grâce à l'importation de blés étrangers a marqué heureusement pour la place de Marseille un mouvement d'affaires plus considérable. Mais la baisse, qui a fait descendre les prix de 32 francs le quintal à 20 ou 21 francs, a causé de grandes pertes sur cette place.

(1) V. Rapport du consul Ward, *Trade of Hamburg fort the year*, 1898 (*Foreign office. Diplomatic and consular reports*, n° 2263, mai 1899), et *Nauticus*, *Jahrbuch* 1899 (avec 20 graphiques indiquant le mouvement du port, le nombre des navires, les valeurs, les quantités, la proportion des voiliers et des vapeurs, etc.).

Les derniers rapports de la Chambre de commerce de Hambourg,

Le mouvement du port de Hambourg qui, de 1871 à 1880 fut en moyenne de 4.400.000 tonnes s'est élevé en 1897 à 13.560.000 tonnes, et en 1898 à 14.748.000 (1).

Hambourg a grandement profité de la création du *Port franc*, zone neutre qui est devenue comme « le point commun où vient aboutir par une sorte de fiction le territoire prolongé de toutes les nations » (2).

reconnaissent que l'activité du port de Hambourg a un peu fléchi, ce qui tient notamment à la diminution du prix du café qui a baissé de 45 0/0, aux troubles politiques de certains pays de l'Amérique avec lesquels Hambourg a d'importantes relations (Vénézuéla, Nicaragua, Guatémala, Etats-Unis), à des modifications dans le cours du change au Brésil, etc. La dénonciation du traité de commerce avec le Canada a aussi modifié les relations de Hambourg avec ce pays. Mais la situation des chantiers de construction est très bonne. Les rapports avec l'Extrême-Orient ont été excellents. Les armateurs de Hambourg sont en somme satisfaits des résultats obtenus. La guerre hispano-américaine a augmenté les demandes en cargo-boat, et l'activité du port grandit toujours.

V. sur l'importance des marchandises arrivées à Hambourg par l'Elbe le mémoire de Buchheister, présenté au VIIe Congrès de géographie (septembre 1899) p. 48; et sur le développement du commerce de Hambourg avec tous les pays du monde depuis 1881, *Statistischer Auszug... in Bezug auf Hamburgs Handels-Zustände im Jahre* 1898, p. 2-3.

(1) Mouvement comparé des principaux ports d'Europe :

Londres	25.000.000	tonnes
Liverpool	17.914.000	—
Cardif	17.825.000	—
Newcastle	15.471.000	—
Anvers	12.370.000	—
Marseille	10.866.000	—
Gênes	8.637.000	—
Glasgow	7.073.000	—

(2) Sur l'agencement remarquable des installations du port de Ham-

Le nouveau canal de Kiel, bien que les résultats n'aient pas été très brillants tout d'abord, ne pourra manquer de favoriser dans l'avenir le commerce maritime de l'Allemagne. Et s'il y a eu en 1897-98 une légère diminution dans le nombre des navires, il y a eu augmentation notable pour le tonnage, ce qui prouve que le canal est de plus en plus utilisé par les navires de fort tonnage. Hambourg est déjà devenu grâce à lui comme un avant-port de la Baltique. Le tarif réduit, adopté le 1er septembre 1896, a activé le mouvement de la navigation (1).

bourg, v. Fournier de Flaix, *A travers l'Allemagne*, t. I, p. 50. Je crois aussi que si nous pouvions faire de quelques-uns de nos ports des ports francs, notre commerce et notre industrie y trouveraient leur compte. On peut faire pour Copenhague par exemple d'intéressantes constatations. C'est en 1894 que le *port franc* de cette ville a été ouvert à la navigation et au commerce, dès l'année suivante il y entrait 2.329 navires jaugeant 201.672 tonnes. En 1896 on y a compté 353 vapeurs (jaugeant 244.744 tonnes) et 2.152 voiliers (jaugeant 77.855 tonnes). Malgré l'ouverture du canal de Kiel, la création d'un port franc à Copenhague a donc été pour cette ville un avantage considérable, V. aussi l'article de Georges Michel, *Economiste français*, 1er octobre 1898, p. 445. Cf. sur le port franc de Copenhague, le rapport de M. Pradère-Niquet, *Revue du commerce extérieur*, 16 juillet 1898, p. 75. V. aussi Duthoya, *Villes franches, ports francs*, et *entrepôts de douanes*, 1898; et Charles-Roux, *Les Ports francs*. (*Bulletin du Congrès international du commerce et de l'industrie*, 1899).

(1) V. *Recueil consulaire du royaume de Belgique*, 1897, p. 423. Cf. sur l'exercice 1897-98, le rapport de M. E. Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 28 juillet 1898, p. 96. Les résultats sont en somme satisfaisants. Il y a 283.163 marcs d'augmentation sur les recettes du précédent exercice. Cf. *Moniteur officiel du commerce*, 17 novembre 1898, p. 614, et *Revue de statistique*, 26 novembre 1899, p. 576. Le tarif inauguré le 4 août 1896 a expiré le 30 septembre 1899, mais on vient de décider de nouvelles réductions (surtout pour attirer les

« Le mouvement de ce port, écrit M. E. Cor, augmente incessamment [1]. La *Hamburg Amerika Linie* déclare insuffisants les nouveaux emplacements qui lui ont été concédés au quai O'Swald. Et le gouvernement hambourgeois vient de décider la construction d'urgence d'un nouveau hangar de débarquement au bassin « Hansa ». Un développement commercial tel que celui auquel nous assistons, ajoute la *Börsen Halle*, est sans exemple dans les annales du commerce » [2].

« L'une des causes de la prospérité de Hambourg, disait notre consul dans un précédent rapport, doit être recherchée dans l'accroissement de la population de l'Allemagne qui en nécessitant une importation plus considérable des objets d'alimentation a provoqué un relèvement dans l'exportation des produits industriels, ayant pour conséquence l'augmentation des entrées de matières

navires anglais) et on espère que le canal de Dortmund à l'Ems accroîtra le trafic. Cf. *Verkehr im Kaiser Wilhelm kanal* 1898-99. *Vierteljahreshefte zur Statistik des deutschen Reiches*, 2e fasc., 1899. Le dernier rapport de M. E. Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 14 janvier 1900, p. 51 nous dit que « la situation s'améliore au point de vue financier ».

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 18 août 1898, p. 201.

(2) Sur la situation des entreprises industrielles à Hambourg en 1897-98. V. le rapport de M. Bœufvé, *Moniteur officiel du commerce*, 9 mars 1899, p. 619. 795 navires de haute mer appartenant à 112 lignes de navigation (dont 81 allemandes), ont touché l'an dernier à Hambourg. Sur ces 795 navires 494 étaient allemands. On sait que la ligne Hamburg-Amerika a établi une escale à Boulogne et une autre à Cherbourg, port négligé par nos compagnies comme n'étant pas susceptible d'un rendement rémunérateur. Les recettes se sont accrues pourtant de ce chef d'un million de marcs.

premières. Les deux ports de Hambourg et de Brême, malgré la proximité des places maritimes de la Hollande et de la Belgique, bénéficient particulièrement de cet ensemble de circonstances, auxquelles viennent s'ajouter les concessions que l'Empire leur a accordées en retour de leur adhésion au Zollverein. C'est ainsi que Hambourg est devenu le premier port du continent [1]. »

Les résultats du mouvement général du commerce brémois sont un peu moins brillants. Malgré ses traditions, l'initiative et la richesse de ses armateurs, malgré les monopoles qu'ils ont su lui acquérir pour plusieurs branches de trafic, Brême a l'inconvénient de manquer d'*Hinterland* commercial. La Weser n'est qu'un fleuve secondaire comparé à l'Elbe, qui, avec ses affluents, draine une partie de l'Allemagne du nord. Les progrès de cette ville, qui n'a pas hésité à dépenser pour son port en quelques années 143 millions [2] sont néanmoins très sensibles. Le mouvement des importations a été en 1896 de 821 millions de marcs, au lieu de 806 en 1895. Le mouvement des exportations a été de 809 millions au lieu de 765 en 1895. Pendant les neuf dernières années (c'est-à-dire depuis l'entrée de Brême en 1888 dans le Zollverein) l'augmentation du mouvement d'af-

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 16 septembre 1897, et 9 février 1899, p. 211. V. encore sur le port de Hambourg, *Foreign office, Consular Reports*, n° 1934, juin 1897.

(2) V. sur la construction d'un nouveau quai, *Das Neue Kaiserdock in Bremen*, la revue *Stahl und Eisen*, 15 septembre 1899, p. 898.

faires a été de 57 0/0 en quantité et de 45 0/0 en valeur (1).

Les *Statistische Mittheilungen betreffend Bremens Handel und Schifffahrt im Jahre* 1898 donnent le tableau du progrès des importations et des exportations de Brême dans les cinq dernières années.

Importations	Quantités en quintaux.	Valeurs en marcs.
1894.....	28.811.971	694.485.348
1895.....	31.124.812	806.306.101
1896.....	32.562.476	821.472.143
1897.....	36.832.880	894.075.354
1898.....	37.768.648	931.280.605

Mais c'est à l'exportation surtout que la progression est sensible. Elle a passé dans le même temps de 19 à 28 millions de quintaux, et de 672 à 887 millions de marcs.

Le nombre de vaisseaux entrés dans le port qui était en 1894 de 3.262 a passé en 1898 à 4.547. Depuis la guerre l'augmentation est d'au moins 200 0/0. Les rapports de la Chambre de commerce témoignent d'un sentiment de satisfaction. La construction des navires a été notamment très active au cours de l'année qui vient de s'écouler. Le chantier du *Vulcan* à Vegesack a livré (sans parler des réparations) 14 navires à vapeur, 10 voiliers,

(1) V. les rapports de notre consul, M. Dupuy, *Moniteur officiel du commerce*, 26 août 1897, 1er septembre 1898, p. 263, et 24 août 1899, p. 251. Cf. *Handels-Museum*, 27 janvier 1898, p. 51. Le commerce de Brême a augmenté en 1898 de 2,54 0/0 en quantité et de 4,16 0/0 en valeur.

16 machines à vapeur et 15 chaudières. La société de navigation *Argo*, fondée en 1896, se développe rapidement. La navigation sur la Weser a été également fort active [1].

Les autres ports allemands n'ont pas tous fait des progrès aussi marqués. Depuis 1879 le port de Danzig s'était peu développé. Le traité de commerce de 1894 avec la Russie lui avait rendu un peu d'importance. On demandait depuis longtemps déjà la création d'un port franc. Le *Bundesrath* consentit en principe le 24 octobre 1895; les travaux furent bientôt commencés et on vient d'inaugurer un magnifique bassin de 550 mètres de long sur 100 mètres de large. Le territoire franc a une superficie de 16 hectares [2].

Aussi le commerce de Danzig a-t-il été très prospère en 1898 (1.445.943 tonnes au lieu de 1.407.111 en 1897). Jamais, paraît-il, Danzig n'avait atteint un chiffre d'affaires aussi considérable. Le facteur le plus important de l'exportation est le sucre, puis viennent les bois, et enfin les céréales (branche de commerce qui perd beaucoup de son importance). Le mouvement général du port a été de 3.550 na-

(1) *Foreign office. Annual series*, août 1898, n° 2177. Sur les importants travaux qu'on vient de faire à Bremerhaven, l'avant-port de Brême, v. *The new « Kaiser dry dock » at Bremerhaven*, *Journal du Board of Trade*, novembre 1899, p. 557. Sur les travaux de correction de la Weser inférieure et les agrandissements du port de Brême, v. *Nauticus*, *Jahrbuch* 1899, p. 69-79.

(2) V. sur le port franc de Danzig un article (avec plans et vues) de la *Illustrierte Zeitung*, 13 avril 1899, p. 483. V. aussi *Moniteur officiel du commerce*, 26 décembre 1899, p. 95; et Journal du *Board of Trade*, mai 1899, p. 599.

vires jaugeant 1337.148 tonnes de registre [1].

Kiel et Stettin sont très prospères. L'accroissement de Kiel a été depuis la guerre de 130 0/0. Stettin, situé à 134 kilomètres seulement de Berlin est devenu le premier port de la Baltique et doit à l'excellence de sa position le développement rapide de son commerce.

Le tableau suivant dressé d'après les documents manuscrits qu'a bien voulu me confier le secrétaire de la *Kaufmannschaft* donnera une idée des progrès qu'a faits le port de cette ville depuis 60 ans :

IMPORTATION PAR MER, EN MILLIONS DE TONNES

Années.	Total.	Années.	Total.
1830	73	1894	1709
1840	152	1895	1820
1850	208	1896	2049
1860	258	1897	2278
1870	395	1898	2413
1880	863		(2)

Le port de Lübeck est aussi en progrès.

Le mouvement général à l'entrée et à la sortie des ports allemands en 1897 a été de 154.851 navires jaugeant 33.116.508 tonnes de registre sont

(1) Rapport de M. Duplessis, *Moniteur officiel du commerce*, 21 décembre 1899, p. 951.

(2) Cf. sur le mouvement du port de Stettin en 1898, *Foreign office, diplomatic and consular reports*, *Annual series*, mai 1898, n° 2104, p. 54 et n° 2345, septembre 1899, ainsi que les rapports annuels de la *Kaufmannschaft*. L'Empereur a présidé le 27 septembre 1898 à l'inauguration d'un port franc que j'ai visité avec beaucoup d'intérêt et pour lequel on a dépensé déjà 29 millions de marcs. Cf. *Revue maritime*, août 1899 et les chiffres donnés par le Journal du *Board of Trade*, octobre 1898, p. 454.

entrés et sortis C'est une augmentation sur 1896 de 7.315 vaisseaux (5 0/0) et de 2.070.110 tonnes de registre (6,7 0/0), Par rapport à 1875 l'augmentation est de 76,9 0/0 comme nombre de navires, et de 160,3 comme contenance (l'augmentation porte surtout sur les navires à vapeur [1]). Et si l'on ne tient compte que des navires *chargés*, les progrès réalisés sont encore plus frappants. La progression qui est de 83 0/0 quant au nombre des navires est de 152 0/0 quant à l'importance du chargement [2].

Le développement des principaux ports de l'Allemagne est une des manifestations les plus frappantes des progrès qu'a faits le commerce extérieur de ce pays depuis vingt-cinq ans. Il a été lui-même nécessité par le développement qu'a pris le commerce maritime et c'est en effet des deux branches du commerce extérieur, celle dont le progrès m'a le plus frappé.

L'essor du commerce maritime dépend d'abord en grande partie de la politique commerciale des États voisins, qui, malgré la construction des grandes lignes internationales, ont multiplié les barrières et les droits. Il faut ensuite remarquer que ce sont principalement les industries qui s'alimentent de matières premières empruntées aux contrées

(1) *Vierteljahreshefte zur Statistik des deutschen Reichs*, 2e fasc. 1899. Cf. *Handels-Museum*, 15 juin 1899, p. 288.

(2) Sur le mouvement des ports allemands en 1898, V. *Moniteur officiel du commerce*, 13 juillet 1899, p. 51. Cf. sur l'importance des principaux ports et de leur *Hinterland*, Nauticus, *Jahrbuch* 1899, p. 194-204.

lointaines qui se sont développées en Allemagne depuis vingt-cinq ans; or, ces matières premières, c'est par mer surtout qu'on les reçoit. Il faut ajouter enfin que les marchés lointains fournissent à leur tour aux produits de l'Allemagne des débouchés plus favorables que les contrées voisines de la vieille Europe. Les Allemands trouvent plus aisément de nouvelles voies commerciales par mer que par terre et le commerce avec les pays d'outre-mer leur permet de résister plus aisément aux crises économiques dont, en Europe même, ils sont souvent menacés.

L'Allemagne, état terrien et militaire, s'est vue, par le développement même de son industrie, dans la nécessité de vendre ses objets manufacturés au delà des mers. Autrement elle n'eut pas tardé à voir dépérir certaines de ses industries. C'est pour ce motif surtout que les Allemands se sont improvisés navigateurs et commerçants au long cours, et ils ont apporté dans cette nouvelle direction donnée à leur activité, les qualités de persévérance et d'opiniâtreté de leur race.

L'importation de l'Allemagne par voie de mer a depuis quinze ans augmenté de 103 0/0 pour les pays d'outre-mer, de 90 0/0 pour les pays européens. L'importation par voie de terre n'a crû que de 5 0/0 pendant la même période[1]. Ce sont surtout les objets fabriqués qui ont recours au commerce

(1) V. Nauticus, *Jahrbuch* 1899, p. 313. Cf. E. von Halle, *Die Bedeutung des Seeverkehrs für Deutschland*, 1898.

maritime : 77 0/0 des tissus de coton, 83 0/0 des produits de la brasserie, 75 0/0 de l'alizarine, 65 0/0 des rails, 60 0/0 des fers, 92 0/0 des fusils, 72 0/0 du ciment, etc., empruntent la voie de mer. Ces chiffres se passent de commentaire. Ils montrent combien la voie de mer est utilisée par l'industrie allemande, et expliquent en partie la politique maritime de l'empereur (1).

Les érudits ont bien cherché des antécédents à cette expansion commerciale de l'Allemagne dans l'histoire des antiques Hanses. Mais le mercantilisme allemand du moyen âge diffère à beaucoup d'égards de l'œuvre entreprise par les Allemands d'aujourd'hui. L'importance de la ligue hanséatique s'explique surtout par l'absence d'autorité politique aux XIIIe et XIVe siècles; mais les grandes découvertes maritimes du XVIe lui avaient été néfastes. A partir de ce moment, le commerce international avait déserté presque complètement l'Allemagne et l'on sait quel dédain il y eut dans ce pays jusqu'à une époque récente pour toute politique coloniale : nos entreprises françaises en Tunisie

(1) V. l'article de Raphaël-Georges Lévy, *Revue des Deux-Mondes*, 15 avril 1898, p. 868-896. Les Allemands ont créé une caisse spéciale, alimentée par un certain nombre de compagnies de navigation, et qui a pour but de réserver aux compagnies allemandes le monopole du commerce allemand et le plus possible du commerce maritime du monde. La caisse ainsi formée est désignée sous l'appellation bien expressive de *Caisse de guerre*. Elle servira surtout à faire tomber toute concurrence étrangère qui tenterait de s'établir dans un port allemand. Son président est M. Ballin, directeur de la compagnie *Hamburg-Amerika*.

ou au Tonkin étaient regardées comme des folies.

L'Allemagne, dans la première phase de son développement industriel, fut donc forcée de recourir pour porter ses produits au delà des mers, aux navires d'autres puissances. Elle ne tarda pas à reconnaître que faire du commerce maritime avec les navires des autres c'était se réduire à un rôle passif et laisser à des rivaux souvent malintionnés la part du lion. L'Allemagne peut être fière de voir qu'aujourd'hui plus de la moitié des navires qui entrent dans ses ports sont des navires allemands (1). Les Allemands ont médité ces deux maximes des anglais : *Britannia rules the waves.* — *Who rules the waves, rules the World.* Et ils aiment aujourd'hui à répéter, avec Frédéric List : « La mer, c'est la grande artère du monde, c'est le champ de manœuvre des nations, c'est l'endroit où se déploient les forces et l'esprit d'entreprise des divers peuples. C'est le berceau de leur

(1) Il se fait aussi un grand mouvement d'exportation des produits allemands par la Belgique et la Hollande, principalement par Anvers et Rotterdam. Les Allemands ont des situations très solides dans ces deux villes. Je lisais dernièrement dans un journal belge, que le port d'Anvers recevait en 1875, 327 navires allemands et 342 navires français. Vingt ans plus tard, le pavillon français ne couvrait plus que 111 navires, tandis que le pavillon allemand en couvrait 715! M. Charles-Roux a d'ailleurs montré dans son rapport précité sur le budget de 1898 (p. 120) que de 1893 à 1896 l'accroissement de la marine marchande de l'Allemagne a été triple de l'accroissement de la marine marchande française. Cf. son beau livre sur *Notre marine marchande*, Paris, 1899. V. aussi Gabriel Fermé, *La crise de la marine marchande*, *Revue scientifique*, juin et juillet 1899, et le discours prononcé par l'amiral Rieunier à la Chambre des députés, dans la séance du 23 novembre 1899, *Journal officiel*, p. 1907-1914.

liberté. C'est aussi la mère nourricière qui entretient la vie économique du monde. Ne pas le comprendre c'est diminuer volontairement le rôle qu'on peut jouer, et manquer à la tâche que nous assigne la Providence. Une nation sans marins, c'est comme un oiseau sans ailes, un poisson sans nageoires, un lion sans dents, c'est comme un cavalier qui n'aurait qu'un sabre de bois. Une nation sans vaisseau se réduit au rang d'ilote et de valet dans l'humanité » (1).

D'après les statistiques du bureau *Veritas* qui indique tous les vapeurs de plus de 100 tonnes et tous les voiliers de plus de 50 tonnes, le tonnage de la flotte marchande de l'Allemagne s'est de 1870-1871 à 1896-1897, accru d'environ 250 0/0 alors que l'accroissement général de la marine marchande du monde entier n'est que de 138 0/0. (185 0/0 en Angleterre, 100 0/0 en France (2).

(1) L'anglais T. C. Bowles, représente avec d'intéressantes statistiques à l'appui la mer *comme la seule route commerciale* (*Contemporary Review*, septembre 1899) : 67 0/0 du total du commerce des dix grandes nations se font aujourd'hui par mer.

(2) Sur les flottes commerciales du monde on pourra consulter les chiffres réunis par le *Handels-Museum*, 28 octobre 1897, p. 558. E. Jung, *Die Handelsflotten der Welt. Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik*, novembre 1899, p. 56. Le tableau suivant donnera une idée de l'importance qu'a prise la marine marchande de l'Empire parmi les flottes commerciales du monde.

VAPEURS ET VOILIERS RÉUNIS (au 1er janvier 1899.)

	Nombre de navires.	Tonnes.	Tonnes de registre.
Angleterre...	13.832	12.903.666	34.889.444
Allemagne...	1.878	2.161.458	5.412.500

Le tableau suivant donnera une idée du développement de la marine marchande de l'Allemagne depuis 1870.

ANNÉES	VOILIERS			VAPEURS		
	Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage
1871.....	4.372	900.361	34.739	147	81.991	4.736
1876.....	4.426	901.313	33.215	319	183.509	9.147
1881.....	4.246	965.767	31.003	414	215.758	8.567
1886.....	3.471	861.844	24.925	664	420.605	14.006
1891.....	2.757	709.761	18.132	896	723.652	22.317
1896.....	2.524	622.105	14.858	1.068	879.939	25.139
1897.....	2.552	597.617		1.126	889.960	(1)

L'exposé des motifs sur lesquels le gouvernement s'appuyait naguère pour demander une augmenta-

VAPEURS ET VOILIERS RÉUNIS (au 1er janvier 1899.)

	Nombre de navires.	Tonnes.	Tonnes de registre.
	—	—	—
États-Unis...	4.199	2.096.659	3.718.259
France.....	1.881	1.232.096	3.137.458
Norvège.....	3.228	1.972.975	2.029.961
Italie	1.851	884.647	1.726.407
Espagne	1.474	683.829	1.625.523
Russie.....	2.799	816.807	1.533.639
Japon.....	574	470.024	1.490.042
Suède.....	1.979	588.795	1.220.787

viennent ensuite le Danemark, l'Autriche, la Grèce, le Brésil, la Turquie, la Belgique, le Chili, le Portugal, etc. Cf. *Revue de statistique*. 15 octobre et 24 décembre 1899, p. 417 et 599.

(1) Sur les progrès de la flotte allemande de 1889 à 1897, V. *Annales de Géographie*, 1899, 10e fasc. p. 210, et *B. Auerbach*, *Le commerce maritime et la marine marchande de l'Allemagne*, *Annales de géographie*, 15 juillet 1899, p. 357. L'auteur fait remarquer que le

tion de la flotte ne manquait pas de faire remarquer que le commerce maritime avait l'avantage de rendre le pays plus indépendant vis-à-vis de ses voisins immédiats, par suite de la création de grands établissements financiers et de banques allemandes d'outre-mer; il ajoutait que le capital étranger engagé dans les entreprises commerciales allemandes avait sensiblement diminué et avait été remplacé par des capitaux allemands.

Il ne se trouve guère en effet un point du globe où des négociants allemands ne soient établis : c'est par milliards que se chiffrent aujourd'hui les sommes engagées par l'Allemagne à l'étranger et confiées à des entreprises en grande partie allemandes(1).

Dès 1867 dans une étude sur la colonie allemande de Paris, M. Louis Bamberger écrivait ces paroles qui méritent encore d'être méditées : « En Angleterre, en Hollande, en Amérique sur un terrain beaucoup plus disputé que celui de la France, le génie commercial des Allemands a conquis une place éminente. Autrefois les peuples nomades exerçaient la profession de bergers; maintenant ils se font banquiers, importateurs, commissionnaires.

nombre des voiliers a baissé de près de moitié depuis quelques années, mais il y a augmentation notable de la jauge. C'est surtout le type des vapeurs qui s'est agrandi. La flotte marchande allemande est desservie actuellement par 41.000 hommes environ. A lire aussi sur la navigation maritime en Allemagne, un substantiel article de Maurice Block, *Economiste français*, 25 nov. 1899, p. 747.

(1) On évalue à 5 ou 600 millions de marcs les sommes qui sont placées chaque année par les Allemands à l'étranger. V. ci-dessous Appendice V.

La cité de Londres, les quais de Rotterdam et d'Amsterdam, de New-York et de Pernambouc, de Schanghaï et Yokohama fourmillent d'Allemands. L'Anglais lui-même si entreprenant ne va s'établir que dans certains pays. L'Allemand va partout... On dirait que la nature a fait de ce peuple un métal destiné à se fondre avec toutes les autres matières humaines. La rapidité avec laquelle l'Allemand se fait aux habitudes et même aux préjugés d'un pays étranger est prodigieuse ».

Bref, le commerce maritime de l'Allemagne forme aujourd'hui les deux tiers de tout le commerce extérieur du pays. C'est une situation d'autant plus satisfaisante pour le peuple allemand qu'elle lui prouve d'une part qu'il se procure dans les conditions les meilleures les produits exotiques dont il a besoin, et d'autre part que les fabricants et négociants allemands ont des débouchés assurés. Et tout le monde sait qu'ils trouvent dans les affaires d'outre-mer une rémunération de leurs capitaux très supérieure à celle que leur procurent les affaires traitées en Europe. Cette rémunération est d'autant plus considérable que l'Allemagne, est reliée par des lignes de vapeur directes avec les principaux pays d'écoulement de ses produits. Cela évite des frais de transbordement que trop souvent nos navires doivent subir (1).

(1) Nous ne pouvons étudier ici incidemment la question si discutée de la « décadence » de notre marine marchande. Mentionnons seulement à côté des ouvrages précités la communication de M. Jouet-Pastré à la société d'Économie politique nationale, *Réforme éco-*

C'est surtout la flotte marchande ayant son point d'attache dans la mer du Nord, qui s'est accrue depuis 1871.

nomique du 13 mars 1898, p. 328, et l'article de M. Léon Bureau « Notre marine marchande est-elle en décadence? » *ibid.*, 20 mars 1898, p. 347. Il se peut qu'on ait exagéré. Il n'en est pas moins certain que les rapports de nos agents consulaires sont plein de doléances motivées sur la raréfaction des bâtiments français dans les entrepôts, grands et petits, de toutes les parties du monde. Il n'en est pas moins certain aussi, d'après le dernier rapport du marquis d'Héricourt, sur ce sujet, que la marine marchande allemande a doublé son tonnage depuis dix ans. D'après des statistiques qui ne comprennent cependant pas les bateaux ayant une capacité brute inférieure à 50 mètres, elle avait déjà au 1er janvier 1897 une supériorité de 593.506 tonneaux sur l'ensemble de nos bateaux, et de 386.282 sur la totalité de nos vapeurs. Notre marine marchande vient maintenant après celle de la Norvège! Cf. l'article de M. A. Lemée, *Science sociale*, février 1898, p. 130-149; la communication de M. H. Dubreucq à la *Société d'Économie sociale* (juin 1898); et les observations de M. Lecour-Grandmaison : « Ce qui manque le plus aujourd'hui à l'armement, ce sont les capitaux, qui vont tous aux emprunts d'État ou garantis par l'État ». *Réforme sociale*, 16 juillet-1er août 1898. Je me bornerai à ajouter que le Gouvernement allemand, tout en accordant quelques subventions, n'a pas jusqu'ici *protégé* sa marine marchande par des primes à la construction et à la navigation. Voici le tableau des subventions actuellement données aux lignes de navigation par les Gouvernements des divers pays (en marcs) :

		Dont pour les lignes à destination de l'Extrême-Orient.
France..... ..	20.566.500	4.868.026
Angleterre.....	16.582.840	5.000.000
Espagne	7.872.068	1.668.286
Autriche-Hongrie..	6.960.000	1.225.009
Allemagne.....	5.375.000	1.920.000
Russie.....	5.354.000	1.620.000
Italie.....	5.308.000	1.110.000
Etats-Unis.....	4.629.000	—
Pays-Bas.....	1.278.000	707.000

Une loi récente a porté à 3 millions et demi les subventions affec-

Tandis que la flotte marchande de l'Allemagne dans la mer Baltique n'augmentait que de 26,4 0/0 (595. 888 tonnes au lieu de 471.290) la flotte de la mer du Nord augmentait de 306,5 0/0 (passant de 675.052 tonnes à 2.744.106) (1).

Le tableau suivant en montrant (par comparaison avec la France) quelle a été, depuis 1872, la progression du nombre des navires allemands

		ALLEMAGNE	FRANCE	TOTAL des navires
1872	Nombre....	16	80	1.082
	Tonnage....	12.181	162.621	1.439.169
1876.	Nombre.....	27	89	1.457
	Tonnage....	41.301	236.750	3.072.107
1880.	Nombre.....	38	102	2.026
	Tonnage....	52.551	271.598	4.344.519
1884.	Nombre.....	130	300	3.284
	Tonnage....	238.293	829.398	8.319.467
1888.	Nombre.....	163	187	3.440
	Tonnage....	393.318	576.993	9.437.957
1892.	Nombre	292	174	3.559
	Tonnage....	809.013	635.785	10.866.401
1896.	Nombre.....	322	219	3.409
	Tonnage....	1.120.580	819.919	12.039.858

tées aux lignes à destination de l'Extrême-Orient (V. ci-dessous, *App. III*). V. sur les primes ruineuses accordées chez nous aux voiliers une piquante lettre, *Journal des Transports*, 4 novembre 1899, p. 539. Cf. Charles-Roux, *Revue de Paris*, 15 oct. 1899, p. 796. Les primes accordées aux voiliers ont été de 4.300.000 francs en 1898 (au lieu de 3.300.000 en 1897). Ce chiffre est hors de proportion avec l'importance de ce mode de navigation arriéré.

(1) *Unsere Handelsflotte. Export*, 6 et 13 juillet 1899, p. 329 et 342.

franchissant le canal de Suez, qui n'est cependant pas un débouché naturel des produits allemands, donnera aussi une idée de l'importance qu'a prise la marine marchande de l'Empire.

Il y a 20 ans la proportion des navires allemands traversant le canal de Suède était de 1 0/0. Aujourd'hui l'Allemagne vient immédiatement après l'Angletere dans le trafic du canal. Et sa marine est déjà passée dans le pourcentage à 12 0/0. Ses navires ont acquitté, en 1898, la somme de 7.863.792 marcs (contre 6.364.844 en 1897)[1].

Parlant du canal de Suez, le Dr A. Peez, dans l'ouvrage que nous avons précédemment cité, constate avec raison qu'on a exagéré l'importance qu'il a pour les pays situés sur les bords de la Méditerranée. Le percement de l'isthme de Suez n'a pas modifié notablement leur situation commerciale. L'Angleterre au lieu de faire passer ses navires par le cap de Bonne-Espérance les fait passer par Suez. C'est un avantage pour elle ; voilà tout. Au dire du Dr Peez, l'ouverture du Transsibérien modifiera tout autrement la situation économique des pays de l'Europe centrale. Mais c'est surtout la construction du chemin de fer de l'Eu-

(1) Mouvement général dans le canal de Suez en 1898 :

Anglais....	2.295	navires avec		6.297.743	tonnes de registre
Allemands..	356	—	—	969.597	—
Français...	221	—	—	571.516	—
Hollandais.	193	—	—	381.866	—

V. Aussi *Revue de statistique*, 12 novembre 1899, p. 494; *Moniteur officiel du commerce*, 29 juin 1899, p. 977; et Nauticus, *Jahrbuch* 1899, p. 342.

phrate qui doit, d'après lui, être avantageuse non seulement à l'Autriche, mais aussi à l'Allemagne, en facilitant singulièrement l'accès des Indes. Cette voie ferrée ouvrira aux populations de l'Europe centrale l'antique route des Indes et de l'Extrême-Orient abandonnée depuis la découverte de Vasco de Gama.

c. — *Constructions navales.*

Le développement de la marine marchande a naturellement favorisé l'industrie des constructions navales.

« Cette industrie, écrit M. E. Cor, dispose aujourd'hui de capitaux importants et emploie des milliers d'ouvriers. Plusieurs grands chantiers sont si largement pourvus de commandes que, ne pouvant exécuter les ordres dans le délai exigé, ils doivent souvent se résigner à voir les armateurs recourir à l'industrie anglaise. C'est surtout dans les deux ou trois dernières années que les affaires de construction ont pris un essor remarquable. Les chantiers les plus importants sont ceux de Hambourg, Stettin, Kiel, Flensbourg, Rostock, Danzig, Elbing, Geestemünde, Bremerhaven, Wilhelmshaven et Vegesack. La plupart, en raison du chiffre de capitaux nécessaire à leur exploitation, ont été transformées en sociétés par actions. Le chantier de Blohm et Voss, le principal de Hambourg, a récemment terminé la construction d'un dock flottant dont les dimensions sont telles qu'il peut contenir les plus grands navires de guerre et de commerce. Malgré les dépenses énormes occa-

sionnées par ces travaux, les affaires sont assez prospères pour que cette société ait pu en 1898 et 1899 distribuer des dividendes de 8 0/0 à ses actionnaires[1].

Le capital de la ligne *Hamburg-Amerika*, s'élève maintenant à 65 millions de marcs, et le dernier rapport de M. Tietgens, président du Conseil d'administration, nous apprend que cette Compagnie possède maintenant 85 navires de haute mer jaugeant 425.043 tonnes, ce qui correspond à une augmentation de 16 navires et de 138.000 tonnes sur les chiffres de 1897[2].

Ces 85 navires ont fait, l'année dernière, 365 tra-

(1) Les dividentes ont varié depuis quatre ans pour les principales sociétés de construction de navires de 2 à 10 0/0. V. sur la construction des navires en Allemagne, le Journal du *Board of Trade*, janvier 1897, p. 24, et juillet 1898, p. 74. En 1896, dix grands vapeurs de plus de 10.000 tonnes ont été construits en Allemagne; on n'en a construit qu'un seul en Angleterre. *Export*, 20 octobre 1898, p. 527. Journal du *Board of Trade*, octobre 1898, p. 416. V. aussi sur les chantiers de constructions allemands, l'article du lieutenant de vaisseau Somborn, *Revue Maritime*, septembre 1899, p. 678-705. Les chiffres suivants donneront une idée de l'activité comparée des chantiers de construction de navires en France et en Allemagne pendant l'année 1899 (d'après le *Moniteur maritime* du 7 janvier 1900, p. 7).

	VOILIERS		VAPEURS	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Allemagne.....	47	10.269	140	247.658
France.....	16	43.780	8	16.806

V. aussi *Moniteur officiel du commerce* 23 février 1899, p. 276; Franz Eissenhardt, *Ueber deutschen und englischen Schiffbau*, *Gegenwart* (1899), p. 132; *Die Thätigkeit der deutschen Schiffswerke*, *Stahl und Eisen*, 15 juin 1899, p. 598; 23 février 1899, p. 275.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 23 juin 1899, p. 275. On doit proposer à l'assemblée générale du 27 février 1900 de porter le capital à 80 millions de marcs.

jets, ont transporté plus de 75 mille voyageurs, et 2 millions et demi de mètres cubes de marchandises. Ils ont dû consommer à cet effet, plus d'un demi million de tonnes de charbon.

Une quinzaine de nouveaux navires, représentant une valeur de près de 100 millions, sont actuellement en construction, et les chargements sont assurés pour de longs mois, à des prix rémunérateurs.

C'est maintenant la Compagnie du *Norddeutscher Lloyd* qui tient la tête, avec 95 grands vapeurs et 141 petits, ayant au total 488.169 tonnes de registre. Les deux plus grandes Compagnies anglaises ne viennent plus qu'aux troisième et quatrième rangs. La *Peninsular and Oriental Company* n'accuse qu'un tonnage de 300.908 tonnes.

Les procédés par lesquels les deux compagnies allemandes (qu'il est question de fusionner) sont parvenues à conquérir cette position méritent d'être notés. Le fait le plus frappant est la rapidité avec laquelle elles ont renouvelé leurs flottes dans ces dernières années, toutes deux s'efforçant de se tenir à la hauteur de tous les progrès dans l'art de la construction. De tous les bateaux que la Compagnie de Hambourg possédait en 1886 il n'en reste plus aujourd'hui que trois en service ; le Lloyd de Brême n'en a plus que deux datant de la même époque. Les deux compagnies réunies sont à la tête d'une flotte qui représente plus de la moitié du tonnage total de la marine marchande à vapeur de l'Allemagne, et plus du tiers du tonnage des vapeurs et voiliers réunis.

Le mouvement de la navigation avec le Levant et l'Extrême-Orient, pour me borner à ces deux exemples, a pris une importance dont quelques chiffres donneront une idée.

La *Deutsche Levante-Linie* (qui vient encore d'augmenter son capital de un million de marcs) ne possédait, il y a dix ans, que quatre navires. Elle en a aujourd'hui dix-huit. Les marchandises allemandes expédiées par le port de Hambourg à destination du Levant, qui ne représentaient encore en 1891, qu'une valeur de 8 millions de marcs, atteignent, en 1898, 22 millions (1). Elle a donné en 1898 un dividende de 8 0/0 (au lieu de 6 0/0 en 1897).

Les services avec l'Extrême-Orient, qui ne datent que de 1887, viennent d'être doublés, et un nouveau bâtiment, le *König Albert*, sorti des chantiers du *Vulcan*, est le plus rapide de tous les navires qui font ce service (2).

Le temps est passé, où les armateurs allemands étaient tributaires des chantiers anglais pour les grands steamers à marche rapide. Aujourd'hui les chantiers allemands exécutent aussi vite et aussi bien que les chantiers anglais, et à meilleur marché. On pourra se faire une idée du progrès des constructions navales par ce fait que le nom-

(1) Rapport de M. E. Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 19 janvier 1899, p. 88.

(2) Voy. sur les inquiétudes que cause aux Anglais le développement de la navigation allemande dans l'Extrême-Orient, Journal du *Board of Trade*, juillet 1899, p. 32.

bre des ouvriers employés dans les chantiers de constructions a passé en 14 ans (1882-1896) de 22.524 à 35.386 (1).

Beaucoup de capitalistes accordent aujourd'hui

(1) Ce qu'il y a de plus fâcheux pour nous c'est que nous ne sommes pas du tout entrés depuis quelques années dans la même voie que les Anglais et les Allemands, qui très résolûment abandonnent la navigation à voiles et ne construisent presque plus que des navires à vapeur (Ceux-ci représentent maintenant 98 0/0 de la construction totale). Sous le rapport du rendement commercial, il y a autant d'avantage à remplacer les voiliers par des bateaux à vapeur que les diligences par les chemins de fer. C'est surtout à la navigation que s'applique le proverbe qui dit que le temps, c'est de l'argent. Cf. la revue *Export*, 2 novembre 1899, p. 543, un article de Somborn, *Revue maritime*, septembre 1899, p. 678-705, ainsi qu'un article des *Preussische Jahrbücher*, août 1899, p. 303, et Nauticus, *Jarbuch*, *1899*, p. 252.

Nous avons construit en 1898, 41 vaisseaux (jaugeant 53.483 tonnes), l'Allemagne en a construit 83 (jaugeant 136.186 tonnes) Cf. *Handbuch für die deutsche Handelsmarine für 1899*. V. sur la disparition de la marine marchande à voiles en Angleterre et en Allemagne, et les primes insensées accordées aux voiliers en France, l'article de P. Leroy-Beaulieu, *Economiste français*, 9 sept. 1899, p. 365. Le *Répertoire général de la marine marchande* que vient de publier le bureau *Veritas* pour 1899-1900 donne, pour la statistique des vapeurs, les chiffres suivants :

Pavillon.	Nombre.	Tonnage brut.	Tonnage net.
Anglais.....	5.453	11.093.807	6.759.706
Allemand.....	900	1.873.388	1.166.928
Français.....	576	985.968	516.926
Américain.....	551	970.881	672.524
Norvégien.....	657	672.349	417.388

Il y avait en construction au 1er janvier 1899 pour le compte de la ligne *Hamburg Amerika*, 16 bâtiments (jaugeant 130.520 tonnes); pour le compte de la ligne *Hambourg Sud Amerika* 3 batiments (jaugeant 25.000 tonnes), et pour les autres lignes, 33 navires (jaugeant plus de 200.000 tonnes).

une faveur toute particulière aux valeurs de transport maritime. Il s'est formé sur ces valeurs un marché important à Hambourg et à Berlin. Elles tendent à prendre une place égale aux valeurs industrielles sur tous les marchés. Cette tendance est déjà très profitable au développement des grandes compagnies de navigation. A Berlin même les transactions sur les actions des Compagnies de navigation sont dès maintenant au premier rang (1).

Les Allemands ont bien compris d'ailleurs que la construction des navires n'était pas une industrie comme les autres, et que le développement de la marine marchande avait une importance considérable à la fois pour la prospérité économique et pour la grandeur politique du pays. Ils ont senti que le navire est un instrument de propagation puissant non seulement des produits, mais aussi de l'influence et du prestige. La marchandise qui arrive sur un marché d'outre-mer possède avec le pavillon qui la couvre, une sorte de solidarité qui aux yeux du consommateur étranger, se confond avec le pays d'origine, et l'emporte sur la marque de fabrique.

Le mouvement des voyageurs par des navires allemands n'est pas moins intéressant à relever que le mouvement des marchandises.

Les vapeurs transatlantiques des diverses nations

(1) Sur les résultats financiers des principales compagnies hambourgeoises de navigation en 1898, v. le rapport de M. Eugène Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 21 décembre 1899, p. 952.

européennes ont effectué l'an dernier 901 traversées à destination des États-Unis et ont transporté 99.932 passagers de cabine et 192.004 d'entrepont. Or c'est à une compagnie allemande, le *Norddeutscher Lloyd*, que revient le premier rang, avec un transport de 55.611 passagers. La compagnie transatlantique française ne peut lui en opposer que 20.308 (1).

En 1897 toutes les grandes compagnies faisant le service d'Europe à New-York ont eu à constater des diminutions dans le nombre des voyageurs transportés. Seul le Lloyd de l'Allemagne du nord a été en progrès : il a transporté 20 0/0 des voyageurs et a effectué 149 traversées. On attribue ce progrès à la mise en service du « Kaiser Wilhelm der Grosse » le plus grand et le plus rapide des navires transatlantiques (2).

(1) Voici d'ailleurs les chiffres concernant ces différentes compagnies :

	Passagers de cabine.	Passagers d'entrepont.
Norddeutscher Lloyd	15.196	40.415
Cunard	14.797	17.703
American line	14.443	11.322
Hamburg-Amerika-Linie	10.866	17.323
White star	10.104	19.271
Cie Transatlantique	6.044	14.264
Anchor line	6.478	19.372
Nederlandisch-America S. M	2.871	10.503
Red-Star	4.493	10.557
Thingvalla	850	3.201
Fabre	22	11.374

(2) V. sur le *Kaiser Wilhelm*, le beau travail de M. A. de Chassaloup-Laubat « Les grands paquebots » (avec gravures). *Bulletin de la société d'encouragement pour l'industrie nationale*, août 1898, p. 988.

L'Angleterre ne voulant pas se laisser dépasser avait construit en 1898, l'*Oceanic*, qui n'a pas, au point de vue de la vitesse, donné de remarquables résultats[1]. L'Allemagne s'est empressée de construire dans les chantiers du Vulcan à Bredow près de Stéttin le *Deutschland*, qui a 685 pieds de long, deux machines d'une force totale de 23.000 chevaux et un déplacement de 23.000 tonnes. Il doit filer 23 nœuds à l'heure[2].

Le *Deutschland* a été lancé le 10 janvier 1900 en présence de l'empereur Guillaume et d'un grand nombre de hauts fonctionnaires venus tout exprès de Berlin. A cette occasion le ministre des affaires étrangères M. de Bulow, a prononcé un remarquable discours, rappelant que l'Allemagne avait déjà regagné ce qu'elle avait perdu depuis la chute de la Hanse. « La politique d'outre mer que l'Allemagne suit actuellement, a-t-il dit, est la conséquence nécessaire de l'accroissement économique qui a été la suite de la création de l'Empire... Après avoir été

(1) L'espoir qu'avaient les Anglais de battre le *Kaiser Wilhelm der Grosse* ne s'est pas réalisé. Le premier voyage de l'*Océanic* (septembre 1899) n'a donné qu'une vitesse de 18,9 milles marins à l'heure. Il a mis six jours deux heures trente-sept minutes à faire la traversée de Queenstown à Fire Island (2.780 milles). V. sur ce paquebot un article de M. Hachebert, *Génie civil*, 25 nov. 1899, p. 49. Il dépasse non seulement le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, mais même le fameux *Great Eastern* (de 2 mètres). Il mesure 209 mètres de long, 20m,72 de large, a un tirant d'eau de 9m,90 et déplace 17,200 tonneaux. Cf. *Illustrierte Zeitung*, 1899, I, p. 136.

(2) V. la grande publication illustrée de l'Engineering de Londres : *Stettiner Maschinenbau Actien Gesellschaft Vulcan*. London, 1899.

un peuple enfermé au milieu de l'Europe, elle est devenue une grande puissance commerciale, luttant au premier rang dans le monde entier. »

C'est vraisemblablement au défaut de vitesse qu'il faut attribuer le nombre relativement restreint des voyageurs qui prennent les paquebots de la Compagnie transatlantique française. Lors des débats qui ont eu lieu au Sénat au sujet de la subvention à accorder à la Compagnie transatlantique française pour le service maritime postal du Havre à New-York, M. Monis a fait remarquer qu'au point de vue de la vitesse, les navires français n'occupaient que le sixième rang. Si l'on place les 27 principaux navires des compagnies allemandes, anglaises, françaises et américaines sur une seule ligne, et qu'on suppose une course entre eux, on constatera une heure après le départ le résultat suivant : le *Kaiser Wilhelm der Grosse* aura une avance de 5.939 mètres, la *Lucania* de 5.815, la *Campania* de 5.611, le *Saint-Paul* de 2.852, le *Saint-Louis* de 2.685, le *Fürst Bismarck* de 2.518, la *Teutonia* de 2.370, la *Majestie* de 2.259, l'*Etruria* de 2.111, le *New-York* de 2.055, la *Normannia* de 1.944, la *Colombia* de 1.852, l'*Umbria* de 1.277, l'*Augusta-Victoria* de 926, le *Paris* de 514. Ce n'est qu'après tous ces navires étrangers que viendrait enfin la *Touraine* le plus rapide de nos transatlantiques. Ajoutons que la flotte allemande dessert 7 lignes avec 25 départs par mois, tandis que notre Compagnie transatlantique n'a qu'une ligne avec 4 départs seulement. Et pourtant elle a touché

depuis treize ans 66.800.000 francs de subvention, tandis que les Compagnies allemandes ont fort peu reçu du gouvernement.

Celui-ci paraît toutefois en raison des services qu'elles rendent, disposé à faire davantage dans l'avenir.

Déjà des subventions dont le total dépasse cinq millions de marcs sont accordées aux lignes suivantes :

1° Ligne de Brême à Schanghaï par Anvers, Southampton, Gênes, Naples, Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore et Hongkong avec embranchements de Hongkong à Yokohama et de Singapore à la Nouvelle-Guinée.

2° Ligne de Brême à Sydney par Anvers, Southampton, Gênes, Naples, Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Freemantle, Adélaïde et Melbourne.

Il convient de dire ici quelques mots de la marine de guerre : il n'est pas de question qui soit aujourd'hui plus à l'ordre du jour dans toutes les sphères de la société. On a pu aller jusqu'à prétendre que la question d'augmentation de la flotte domine toute la politique, tant intérieure qu'extérieure, et qu'il fallait remonter jusqu'aux querelles mémorables du *Kulturkampf* pour retrouver l'opinion publique aussi universellement passionnée (1).

Dans toutes les régions de l'Allemagne se sont

(1) Pierre Decharme, *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er janvier 1900, p. 14.

formés des sociétés, des ligues, des unions, des comités ayant pour but l'étude des questions de tout ordre relatives à la flotte. Des listes de souscription circulent et sé couvrent de signatures.

Le *Deutscher Flottenverein*, analogue au *Navy League* d'Angleterre, et dont la création est toute récente, est une association déjà puissante qui compte dans son sein des hommes extrêmement actifs comme le prince de Wied, président actuel, Bueck, v. Mendelssohn, v. Dincklage, v. Zedlitz, Busley, Schweinburg, etc. Depuis Noël 1898, elle publie sous le titre « *Ueberall* » une revue mensuelle illustrée qui a pour but de faire dans le public toute la propagande possible en faveur d'une augmentation de la flotte. Le nombre des membres s'est élevé en un an à 114.345, et il y a aujourd'hui des comités locaux répandus dans tout le pays.

Il ne se passe pas de jour sans que des publicistes, des économistes, des négociants, des militaires, des marins, ne prennent la parole à Berlin ou à Munich, à Breslau ou à Hambourg pour exposer les avantages multiples que trouve l'Allemagne à devenir une puissance maritime de premier ordre.

Jusqu'à la mort de Guillaume Ier, qui était avant tout un soldat, on n'avait attaché aux questions maritimes qu'une importance secondaire ; mais on a vu surgir, depuis l'avènement de Guillaume II, une série de projets relatifs à l'accroissement des forces navales, projets qui semblaient même d'a-

bord incompatibles avec les idées constitutionnelles, d'après lesquelles le centre de gravité de la puissance de l'Allemagne devait se trouver dans son armée.

En 1897 Guillaume II dressait lui-même le tableau — avec figures dessinées de sa main et lavées à l'aquarelle — de toutes les flottes des puissances européennes, bateau par bateau, avec le nom de chaque bâtiment, son tonnage, sa mâture, ses cheminées, ses canons. Et cela dans le but de mieux mettre en lumière l'infériorité de la flotte allemande. Une note écrite tout entière de la main impériale ajoutait ce commentaire : « Si de nouveaux bâtiments en plus grand nombre ne sont pas mis rapidement sur le chantier, l'époque n'est pas éloignée où, étant donnés les progrès croissants de la marine moderne, nos quelques croiseurs seront hors de service avant que les bâtiments de réserve soient terminés, et l'Empire allemand se verra forcé, au lieu de le faire annuellement, de donner encore une fois, et tout d'un coup, une somme énorme pour rétablir sa flotte de croiseurs (1) ».

C'est avec une véritable passion que Guillaume II travaille à faire triompher ses projets (2).

(1) Les dessins de Guillaume II ont été reproduits dans l'*Illustrierte Zeitung* du 4 mars 1897, n° 2801, p. 287. Cf. Bahrdt, *Deutsche Flottenbilder*, 12 tableaux, 1897. V. aussi Leflaive, « Le développement des marines de guerre dans le cours des dix dernières années » *Revue maritime et coloniale*, décembre 1897, p. 492. *Adde*, *Nouvelle revue*, 15 janvier 1899.

(2) Divers mobiles ont certainement contribué à le faire agir. Il ne

Il a obtenu l'an dernier que pendant une période de sept ans, une somme respectable de 410 millions de marcs soit consacrée, tant à construire des bâtiments neufs, qu'à remplacer ceux qui existent, et qui sont d'un modèle arriéré. La flotte sous son effectif définitif, doit comprendre 17 navires de haute mer, 8 gardes-côtes cuirassés, 19 grands croiseurs, et 26 petits croiseurs, sans compter les torpilleurs et les canonnières. Il est encore intéressant de se reporter au discours du Trône qui motivait cette demande :

« La flotte allemande, y est-il dit, n'a pas été augmentée d'une façon qui réponde au rapide accroissement de nos intérêts dans les pays d'outre-mer. Tandis que l'Allemagne prend une part de plus en plus grande aux échanges commerciaux du monde, le nombre de nos navires de guerre ne suffit pas pour procurer à ceux de nos nationaux qui sont occupés à l'étranger une protection proportionnée à la situation de l'Empire allemand et pour leur prêter ainsi l'appui que le développement de notre puissance peut seul leur assurer. Bien que nos dépenses ne doivent pas être égales à celles des puissances maritimes de premier rang, l'Allemagne est cependant obligée de se mettre en état de main-

faut pas oublier que l'armée de terre n'est pas complètement la chose de l'Empereur : la Bavière, le Wurtemberg, la Saxe, jouissent encore de quelques privilèges. Un certain nombre de princes allemands conservent un fantôme d'autorité sur leurs contingents. La flotte allemande au contraire, sous son étiquette impériale, est une institution purement prussienne. Cf. Paul-Louis, *La plus grande Allemagne*, *Revue socialiste*, janvier 1900, p. 96.

tenir aussi par ses armements navals son prestige aux yeux des nations du monde entier. Pour atteindre ce but, il est nécessaire de renforcer la flotte de guerre en Europe et d'augmenter le nombre des navires destinés à faire en temps de paix, le service dans les pays étrangers »[1].

« Comme mon grand-père, disait-il dans un autre discours, a travaillé pour refaire cette armée, ainsi je travaillerai sans me laisser arrêter à refaire cette marine, afin quelle devienne comparable à l'armée de terre, et permette à l'Empire d'arriver à un degré de puissance non encore atteint ».

Pour compléter l'effet de ces discours, le gouvernement a sollicité de l'Office impérial de la marine la publication sous ce titre *Die Seeinteressen des deutschen Reiches* d'une brochure, très substantielle, qui indique avec une surabondance de statistiques et de chiffres, les progrès faits par la population, l'émigration, le commerce extérieur et spécialement le commerce maritime, la navigation sous ses diverses formes, la construction des navires, les pêcheries, les colonies, etc. Le dernier chapitre renferme une étude comparative des flottes de guerre de l'Angleterre, de la France, de

(1) Sur le rôle que la puissance navale a joué dans l'histoire, v. indépendamment du grand ouvrage du capitaine Mahan, *Der Einfluss der Seemacht auf die Geschichte*, un intéressant résumé, avec citation d'Æneas Sylvius, du Grand Electeur, d'Adam Smith, de Frédéric II, de Justus Mœser, de F. List, du prince Albert, de Mommsen, etc., dans Nauticus *Jahrbuch* 1899, p. 323-340. Cf. A. Von Wenckstern 1 0/0. *Die Schaffung und Erhaltung einer deutschen Schlachtflotte*, Leipzig, 1899.

la Russie, de l'Italie, des État-Unis, du Japon, et de l'Allemagne en 1883 et 1897.

Un grand nombre de brochures ont été publiées sur cette question (1). Voici quelques extraits de l'une d'elles.

« La flotte de guerre ne s'est pas développée en proportion de la flotte marchande, ni même de la population de l'Allemagne. D'une part, l'essor de la production allemande nous impose la conquête de débouchés nouveaux ; d'autre part, les Allemands sont répandus dans le monde entier. Il faut qu'ils puissent se placer sous la protection du drapeau allemand si on leur cause quelque préjudice. N'est-il pas déplorable qu'on ait pu, par

(1) On pourra consulter notamment : Dietrich Schæfer, *Deutschland zur See*, Iena, 1897 ; Contre-amiral R. Werner, *Die deutsche Flotte*, München, 1898 ; *Eine starke Flotte, eine Lebensbedingung für Deutschland*, Berlin (Reimer, 1897) ; *Die modernen Flotten* (Flugblatt), Berlin (Hempel), 1897 ; Ernst von Halle, *Die Bedeutung des Seeverkehrs für Deutschland* (Extrait du *Jahrbuch* de Schmoller, t. XXII, 1898, 1). Fr. A. V. Siebold, *Die Flottenfrage in ihrer Beziehung zu Deutschlands Weltpolitik*, 1897, et surtout les remarquables discours du professeur von Schulze-Gævernitz, « *Handelspolitik und Flotte* » reproduits dans *Die Nation*, 26 février, 5 et 12 mars 1898, p. 310, 328, 347 ». V. aussi le discours prononcé par M. von Brandt, le 27 novembre 1897 : *Kolonien und Flottenfrage*, Berlin (Reimer). D'après lui, la question d'augmentation de la flotte n'a qu'un rapport indirect avec la question coloniale. « Ce n'est pas la flotte, dit-il, qui nous a donné nos colonies. La flotte n'a joué dans la guerre de 1870, aucun rôle. Peut-on croire qu'une flotte protégera suffisamment notre commerce et nos bateaux marchands, dans une guerre future avec l'Angleterre et la France ? Le type du bateau moderne est le *Trade destroyer*, c'est à ce type qu'il faut se tenir ». V. sur le type *Destroyer*, une note de la *Revue maritime*, août 1898, p. 293.

exemple, en 1896, entretenir, bien qu'on l'eût annoncé, une flotte allemande dans les eaux de l'Amérique du Sud. L'association des constructeurs de navires à Hambourg, dans le mémoire présenté au Reichstag, a pourtant montré quelle disproportion il existe entre la flotte de guerre et la flotte commerciale de l'Allemagne, son commerce d'outre-mer et les capitaux placés par elle au delà de l'Océan. Ce mémoire a prouvé que les dépenses qu'on ferait pour augmenter la flotte ne seraient pas improductives, mais auraient, au contraire, un grand intérêt pratique.

« Les affaires de Crète et l'expédition de Chine elle-même, ont d'ailleurs montré l'insuffisance de notre flotte. Nous avons certainement tiré bon parti du massacre des missionnaires, mais on n'a pu déférer à la demande de nos nationaux du Guatémala et du Nicaragua, menacés par la révolution qui a éclaté dans ces pays, et qui ont demandé en vain l'envoi de navires de guerre.

« Le vaisseau envoyé à Manille, qui, pendant les troubles dont cette ville a été le théâtre, a servi de refuge à de nombreux Allemands, a dû être retiré dès que le danger grave fut passé, parce qu'il était nécessaire ailleurs.

« N'est-il pas regrettable pour le prestige de l'Allemagne que l'incarcération illégale d'un Allemand et les mauvais traitements infligés à notre représentant près la République de Haïti soient restés si longtemps sans répression, et qu'on se soit même un instant demandé si

l'Allemagne pourrait envoyer un navire? [1] »

Aussi le 7 décembre 1897, une grande réunion convoquée à Hambourg par la société *Eines ehrbaren Kaufmanns* acclamait-elle le projet gouvernemental en témoignant du vif intérêt qu'elle trouvait au point de vue économique, à une augmentation du nombré des vaisseaux de guerre.

Une réunion des grands industriels et commerçants de Berlin, le 13 janvier 1898, se prononçait aussi en faveur des crédits demandés; en même temps les journaux allemands publiés à l'étranger (par exemple la *New-Yorker Handels-Zeitung*) donnaient de longs articles sur l'utilité de l'augmentation désirée.

Le gouvernement n'a eu qu'à faire de légères concessions au centre qui opposait d'assez vives résistance, pour obtenir ce qu'il voulait. Il a seulement pris soin de ménager certaines susceptibilités du Reichstag, en lui permettant, après le septennat voté, de soumettre chaque année à un vote spécial les crédits attribués à chaque exercice. Ce ne fut qu'une concession de pure forme destinée à permettre à quelques députés, de mettre leur adhésion au programme impérial d'accord avec leurs précédentes déclarations. Le Reichstag a finalement voté les 997 millions demandés. Le projet de

(1) Actuellement la flotte de guerre allemande est encore assez faible. Elle compte 170 bâtiments (dont 9 cuirassés, 31 croiseurs et 112 torpilleurs). Alors que l'Angleterre en compte 577, la France 396, la Russie 236. Il y a là une infériorité à laquelle l'Empereur veut absolument remédier.

loi publié le 30 novembre 1897 comporte jusqu'en 1905 la construction de 11 navires de ligne (évalués 20 millions chacun), de 5 grands croiseurs (évalués 15 millions), de 17 petits croiseurs, etc. La dépense qui doit s'échelonner en 7 ans représente en tout 482 millions (1).

Mais l'empereur n'est pas encore satisfait et on a déjà commencé une nouvelle agitation.

Le 19 octobre 1899 à l'occasion du lancement d'un nouveau cuirassé, le *Kaiser Karl der Grosse* (2). Guillaume témoignait avec une vivacité nouvelle de son désir, chaque jour plus vif d'avoir une marine puissante.

Le discours prononcé par le ministre M. de Bulow au moment du lancement du *Deutschland* le 10 janvier 1900, n'est pas moins significatif que celui de l'Empereur : « L'Allemagne dit-il, doit être assez forte sur mer pour pouvoir protéger partout la paix allemande et la prospérité allemande. Les obstacles et les difficultés que nous

(1) V. sur le budget de la marine allemande pour 1898, *Revue maritime*, août 1988, p. 370. Le centre est même allé au delà du projet du gouvernement en insérant une disposition d'après laquelle la construction des navires nouveaux pourra être effectuée en six ans au lieu de sept.

(2) V. sur le vaisseau *Kaiser Karl der Grosse* la revue *Stahl und Eisen*, 15 nov. 1899, p. 1045, avec plans et figures. Le ministre des affaires étrangères M. de Bulow, déclarait à son tour quelques semaines plus tard que l'Allemagne, pays situé au centre de l'Europe « étendant ses tentacules économiques jusqu'aux extrêmes limites du monde, intimement lié à tous les événements qui s'y déroulent devait de toute nécessité augmenter sa marine de guerre ». La question est de celles qui agite le plus en ce moment les esprits.

rencontrons dans la voie qui nous est prescrite par notre destinée ne pourront ni nous désorienter ni nous décourager. Nous devons marcher vers notre but avec courage, constance et énergie. En ma qualité de secrétaire d'État des Affaires étrangères, j'ai le devoir de conduire la politique extérieure de la manière dont le plus grand homme d'État de notre temps et même de tous les temps, le prince de Bismarck, nous en a donné l'exemple, garder cet équilibre calme, ce sérieux paisible, cette sûreté solidement assise, qui donnera à l'Allemagne la confiance des Cabinets européens et sera le plus solide fondement de la paix européenne et universelle. Bien que, dans la politique, se révèlent quelques divergences d'opinion, il ne peut pas y avoir de divergences bien profondes dans la nation vis-à-vis des buts de la politique extérieure et des moyens nécessaires pour atteindre ces buts.

« Je garde fortement l'espérance que les représentants du peuple allemand, appréciant la situation actuelle du monde, appréciant les nécessités et les dangers de notre position, accorderont l'augmentation de nos forces maritimes. »

Indépendamment de toute considération politique, il est certain que l'état actuel du commerce allemand suffirait à justifier l'augmentation de la flotte de guerre.

Les commerçants qui font de si brillantes affaires dans toutes les parties du monde n'ont pas de mal à démontrer quel préjudice irréparable serait porté à la puissance économique de l'Allemagne si

une guerre venait à éclater entre elle et l'Angleterre, par exemple. En dehors de tout esprit de conquête l'augmentation de la flotte de guerre apparaît pour l'Allemagne comme une nécessité de premier ordre (1).

Schmoller se faisait applaudir naguère, en déclarant devant un nombreux auditoire berlinois que la politique coloniale de l'Allemagne ne devait pas être « une politique de brigandage comme la politique anglaise, mais devait être une politique exclusivement économique, laquelle ne pouvait se développer largement que si elle était soutenue par la force. Si la grande préoccupation de Guillaume Ier et de Bismarck, ajoutait-il, a été de fonder l'empire allemand, tous les efforts de Guillaume II doivent être, au seuil du XXe siècle, de faire de l'Allemagne une puissance maritime redoutée de tous (2). »

Le terrain est préparé pour obtenir l'assentiment du Reichstag.

L'amiral Tirpitz, secrétaire d'État à la Marine,

(1) Les Anglais trouvent bien aussi que le commerce suit le drapeau. V. un article de Lord Masham, *Contemporary Review*, février 1899.

(2) Cf. l'article d'Adolphe Wagner; *Die neue Flottenverstärkung und unsere Finanzen. Die Woche*, 18 novembre 1899, p. 1413. Arthur Dix dit plus énergiquement encore : *Deutschland wird eine Macht sein auch auf den Meeren, oder wird nicht sein* (L'Allemagne sera forte aussi sur mer ou n'existera pas). Sur les déclarations de quelques hommes d'État (Harkort, von Roon, von Forckenbeck, von Caprivi, prince de Hohenlohe) en faveur d'une flotte puissante, v. Nauticus *Jahrbuch* 1899, p. 40-42. Cf. Erdmann, *Deutschlands Seeherrschaft in XXten Jahrhundert*, Berlin 1900.

a exposé en bons termes les raisons qui ont déterminé le gouvernement à déposer un nouveau projet.

« La différence, dit-il, qu'il y a, au point de vue de la puissance militaire, entre notre flotte et celles d'autres pays, est si considérable, que les gouvernements confédérés la considèrent comme constituant un grand danger, vu surtout que la concurrence augmente tous les jours dans le domaine économique. Une marine de guerre ne peut pas s'improviser, cela est impossible, surtout au moment du danger.

« Comme nous ne savons pas quels sont nos adversaires futurs, nous devons nous arranger de façon à pouvoir combattre les plus redoutables. Le cas de guerre le plus dangereux serait celui où l'Allemagne ne pourrait pas employer la force de ses troupes de terre. Il faut rendre une pareille guerre impossible, en créant une flotte puissante. Pour atteindre ce but, il faudra, d'après les calculs qui ont été faits, dépenser 800 millions de marcs d'ici à l'année 1920, c'est-à-dire 40 millions de marcs par an en moyenne. On ne pense pas qu'il soit pratique de couvrir ces dépenses en renonçant au principe de l'emprunt. Les gouvernements confédérés sont tellement convaincus de la nécessité de l'augmentation de la flotte, qu'ils n'ont pas cru pouvoir différer plus longtemps la présentation du projet de loi ».

Le comte de Posadowsky, secrétaire d'État à l'office de l'Intérieur a montré de son côté que le développement économique du pays lui permettait de supporter les charges nouvelles rendues nécessaires par l'augmentation de la flotte.

Le projet n'est guère combattu sérieusement que par quelques socialistes (1) et par le groupe

(1) Et encore la plupart des socialistes ne semblent-ils pas au fond hostiles à une augmentation de la flotte. Ces jours derniers, dans une

Richter qui paraît craindre que dès que le projet sera devenu loi, les autres puissances ne veuillent aussi augmenter leurs flottes, « ce qui obligera le Reichstag à voter chaque année des crédits nouveaux ». Mais on peut dire d'autre part que les projets relatifs à l'augmentation de notre marine française ont plutôt fourni un nouvel argument aux partisans de la flotte qui font valoir combien la même question préoccupe les autres pays.

Il n'est pas douteux aujourd'hui (février 1900) que le projet d'augmentation de la flotte ne soit favorablement accueilli et même voté à une forte majorité. La saisie de quelques navires allemands par les Anglais sur les côtés d'Afrique a dissipé les dernières hésitations (1).

Le nouveau, très laconique, projet propose : Le doublement de la flotte de combat et la création d'une flotte de réserve. Le Reichstag doit voter les crédits chaque année; mais c'est emprunt fournira les ressources.

L'effectif que nous avons indiqué plus haut (tel

réunion publique à Berlin, un de leurs chefs exposait quelle serait l'attitude du groupe. « Si les socialistes, disait-il, sont pour l'internationalisme, ils sont Allemands d'abord et comme tels ils ne sont pas opposés à l'accroissement de la puissance maritime du pays. S'ils n'appuient pas le projet de leur vote, c'est qu'ils veulent ainsi protester contre le gouvernement parce que celui-ci ne considère pas le parti ouvrier comme ayant les mêmes droits que les autres ».

(1) V. toutefois contre des projets d'augmentation et ce qu'on a appelé le « délire naval », le remarquable discours prononcé par Lujo Brentano, le 21 décembre 1899, reproduit dans *Die Nation*, 13 et 20 janvier 1900. Cf. Raphaël-Georges Lévy, *Revue des Deux-Mondes*, 15 avril 1898, p. 879. Journal du *Board of Trade*, octobre 1898, p. 417.

qu'il a été fixé par la loi du 10 avril 1898) doit être finalement augmenté de : 1 grand cuirassé, 2 escadres de 8 vaisseaux de ligne chacune, 7 grands croiseurs, 13 petits, sans parler du matériel de réserve.

La flotte allemande devra donc comprendre en 1920, 38 vaisseaux de ligne, 20 grands croiseurs, 45 petits. Le personnel s'élèvera à 35.551 hommes (officiers, ingénieurs et marins).

L'emprunt qu'on propose pour faire face (en 16 ans) aux dépenses nécessaires doit s'élever à 769 millions de marcs. Et on compte en outre sur une plus-value annuelle de 11 millions de marcs pour la partie des impôts afférents à la marine. Les dépenses prévues iront, en grandissant peu à peu, de 169 millions de marcs (en 1900) à 323 (en 1916).

Ce que nous devons faire remarquer surtout dans ce volume où nous ne pouvons traiter des questions militaires, c'est que l'industrie métallurgique ne peut manquer de retirer d'importants bénéfices de l'accroissement de la flotte.

J'ai pu me convaincre dernièrement à Kattowitz et à Königshütte que les grands métallurgistes sont très satisfaits et tirent de notables profits des travaux commandés. « Nos usines métallurgiques, écrit dans son dernier rapport M. H. Voltz, secrétaire général de l'association des industries minières et métallurgiques de la Haute-Silésie, sont très occupées et les commandes sont si abondantes qu'elles peuvent s'attendre prochainement à un redoublement d'activité. Les fabriques de wagons

et les grands ateliers de construction de pièces pour les navires sont débordés et ceux-ci doivent se montrer d'autant plus confiants dans l'avenir que les réductions de tarifs récemment consenties pour le transport de ces pièces ne peuvent manquer d'accroître l'importance de nos usines ».

Les chantiers de construction ont aussi beaucoup travaillé depuis quelques années pour la marine militaire des autres nations. Ainsi en 1897 10 navires ont été construits pour le Japon, 7 pour la Chine, 1 pour le Brésil (auquel on en avait livré 3 peu auparavant). Le chantier du *Vulcan*, à Stettin, a livré en 1896, au Japon, qui jusqu'alors faisait exclusivement ses commandes en Angleterre, un cuirassé de 1re classe déplaçant 9.800 tonnes et valant plus de 15 millions de marcs. Le chantier de *Schichau*, à Elbing, a construit pour le même pays toute une division de torpilleurs (1).

« Les commandes faites par l'Autriche, la Suède et la Norvège, la Turquie, la Chine, le Brésil, l'Italie, le Japon, la Russie alimentent activement, nous dit M. E. Cor (2), les trois grands chantiers allemands de la Baltique (celui de *Schichau* à Elbing, celui

(1) L'attaché de marine des États-Unis à Berlin, le capitaine Beehler, vient d'envoyer à son gouvernement un rapport où il déclare que « l'organisation de la section qui s'occupe de la construction des navires, est dès maintenant, très supérieure à celle qui existe en France et en Angleterre ». Il conclut que « c'est en Allemagne, et non en Angleterre et en France que les États-Unis doivent envoyer leurs ingénieurs pour parfaire leur instruction ». Cf. Got, *Les élèves ingénieurs de la marine allemande. Revue maritime*, novembre 1899, p. 439.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 14 décembre 1899, p. 922.

du *Vulcan* à Bredow, et le chantier *Germania* de Krupp à Kiel). Ces établissements ont depuis 1895 livré 24 navires aux marines étrangères (dont 3 croiseurs cuirassés (de 2.950 tonnes), 5 contre-torpilleurs et 6 torpilleurs pour la Chine); 22 navires y sont actuellement en construction... Grâce à cette activité qui grandit d'année en année, la construction des navires de guerre pour l'étranger est devenue une source de salaires importants pour la population ouvrière des provinces baltiques.

Elle occupe des milliers de travailleurs et exerce une influence non moins heureuse sur les industries connexes des autres parties de l'Empire (notamment la métallurgie). C'est par *centaines de millions*, que les puissances étrangères contribuent ainsi à enrichir l'Allemagne et à faire vivre les ouvriers allemands. »

Nous devons donner enfin une mention à l'industrie de la pêche qui fournit de précieuses ressources à l'alimentation, et est en même temps une pépinière de marins. C'est surtout l'industrie de la pêche à vapeur qui a fait des progrès rapides.

Avant 1870, rien n'était organisé. La première société « pour la pêche du hareng » se forma à Emden en 1872. En 1898, la flotte de pêche est déjà de 118 bateaux représentant un capital de 15 millions de marcs. Ces bateaux appartiennent à des sociétés financières. Ils jaugent en moyenne 410 mètres cubes, mesurent une trentaine de mètres de long, et sont capables de supporter les plus gros

temps. A ces 118 bateaux à vapeur il faut ajouter 446 voiliers. Les bénéfices sont considérables. Une des sociétés (celle de Dusseldorf) a donné à ses actionnaires 18 0/0 (1).

d. — *Tentatives coloniales.*

C'est aussi pour développer son commerce extérieur que l'Allemagne s'est lancée dans des entreprises de colonisation qui n'ont peut-être pas donné jusqu'ici tous les résultats qu'on en avait espérés mais ont déjà servi et servent chaque jour davantage à son développement économique (2).

Les Allemands se rendent aujourd'hui beaucoup mieux compte qu'autrefois que l'expansion des peuples européens au delà des mers a eu une grande importance dans l'histoire de l'humanité; ils sont persuadés que la création d'un empire colonial doit être non seulement utile à leur industrie et à leur commerce, mais aussi permettre à leur pays de jouer un rôle encore plus considérable dans le concert européen; ils aiment même à faire valoir les aptitudes colonisatrices de la race germanique et la facilité avec laquelle l'Allemand s'approprie la langue, les mœurs, les usages et les institutions des pays les plus lointains.

(1) V. à cet égard un intéressant article de M. Layre, *Bulletin de la société des études coloniales et maritimes*, 30 juin 1899. Cf. sur l'importance qu'a prise la pêche en Allemagne, *Nauticus*, *Jahrbuch 1899*, p. 126-137.

(2) *Die Bedeutung der See für Deutschlands koloniale Zukunft. Deutsche Kolonialzeitung*, 23 octobre 1897, *Beilage XXI.*

Rien n'est plus instructif que l'histoire de la politique coloniale de l'Allemagne depuis vingt ans. A la période de résistance a succédé une période d'ardeur qui a eu surtout pour point de départ la fameuse conférence de Berlin de 1885. Commencée en 1880 par des encouragements donnés soit à des particuliers, soit à des compagnies, la politique adoptée par l'Allemagne a abouti finalement à créer des colonies d'empire avec des subventions votées par le *Reichstag*(1).

Les Allemands en créant des colonies, ont obéi à la loi générale qui pousse les États riches, où les capitaux s'accumulent, à s'ouvrir de nouveaux débouchés, et ils ont apporté dans la formation de leur empire colonial un grand esprit de méthode et une décision remarquables. Il n'a pas été fondé au hasard des caprices d'explorateurs. Les questions qui touchent à l'expansion coloniale dans ses rapports avec l'industrie et le commerce sont examinées par des *Sociétés de colonisation* dans le but surtout de provoquer la formation de compagnies pour l'exploitation des pays à annexer.

Ce que les Allemands ont cherché jusqu'ici dans leurs entreprises coloniales, ce n'est pas la conquête militaire de territoires souvent malsains, difficiles en tout cas à subjuguer. Ils cherchent surtout à s'assurer de nouvelles facilités d'achats et de ventes : « C'est le commerçant, dit avec rai-

(1) V. mon Etude sur l'*Expansion de l'Allemagne dans les pays d'outre-mer*, 1894. Cf. F. von Stengel, *Deutsche Kolonialpolitik*, 1900.

son M. Donnat, qui a le principal rôle. C'est la bonne méthode. Si nous l'avions toujours employée, si nous nous étions dit à temps qu'une colonie n'est pas spécialement une école d'héroïsme pour militaires, un terrain vague où l'on déploie avec fracas le drapeau de la patrie en culbutant tout ce qui résiste, mais un centre de production, « un magasin d'achat et de vente en gros et en détail », depuis longtemps l'Afrique française et l'Asie française seraient prospères (1) ».

L'Allemagne est parvenue en somme à fonder des colonies d'une certaine importance qui sont, sinon pour l'excès de sa population (le climat s'y oppose) au moins pour son industrie, un débouché d'autant plus utile que beaucoup de pays cherchent aujourd'hui à se défendre par des droits élevés contre l'invasion des marchandises allemandes.

Il suffit de parcourir les principales publications coloniales, la *Deutsche Kolonialzeitung*, le *Koloniales Jahrbuch*, la *Koloniale Zeitschrift*, les *Beiträge zur Kolonialpolitik und Kolonialwirthschaft* de Seidel, pour se rendre compte de l'effort incroyable qu'on fait en ce moment pour mettre en valeur les territoires annexés (2).

(1) Gaston Donnat, l'*Exagération coloniale*, *Revue bleue*, 24 septembre 1898. Cf. P. Decharme, *Les grandes compagnies coloniales allemandes*, *Revue coloniale*, novembre 1899; et Hassert, *Deutschland's Kolonien*, Leipsig, 1899. V. aussi les articles de M. Hauser dans les *Questions diplomatiques et coloniales*, juillet-décembre 1899, et *ibid.*, 1er février 1900, p. 129.

(2) Cf. Max Brose, *Die deutsche Koloniallitteratur von 1884-1895*. Berlin, 1897. Les crédits accordés par l'Allemagne pour ses colonies et protectorats ont été pour 1899 de 14.788.000 marcs.

Il y a sans doute encore un assez grand nombre de personnes un peu sceptiques à l'endroit de ce nouvel Empire colonial. Mais je crois pouvoir dire que leur nombre va en diminuant; les sociétés de colonisation travaillent avec ardeur à montrer le parti utile que l'Allemagne peut tirer de ses possessions d'outre-mer.

La principale, la « Société allemande de colonisation » est répandue dans toute l'Allemagne, organise avec ardeur des conférences sur les sujets coloniaux et recueille beaucoup de souscriptions. Les principaux centres d'activité sont Berlin, Hambourg, Leipzig, Dresde, Cologne, Karlsruhe, Hanovre, Essen et Magdebourg. Les ressources actuelles de la société sont de plus de 125.000 francs par an : une partie de ces ressources servent à organiser des réunions et à publier des brochures répandues en grand nombre à travers le pays (1).

Son dernier rapport nous apprend que le nombre des membres de cette société dépassait au 1er janvier 1899 le chiffre de 30.000, et ses progrès depuis quelques années ont été très grands. Elle compte aujourd'hui près de 300 sections. Par les conférences qu'elle organise, par sa bibliothèque, par son journal la *Deutsche Kolonialzeitung*, elle fait en faveur de la colonisation une puissante propagande.

(1) Sur l'activité de la *Deutsche Kolonial-Gesellschaft*, et en particulier de sa succursale de Hambourg, v. *Foreign office, Consular report*, n° 1934, juin 1897, p. 25. On a aussi créé un grand musée colonial, v. *Réforme économique*, 21 mars 1897, p. 369.

Ces efforts paraissent devoir être d'autant plus aisément couronnés de succès qu'il y a maintenant en Allemagne un prolétariat intellectuel qui menace de se développer d'une façon inquiétante; j'ai pu constater bien des fois qu'il y a une foule de jeunes gens qui, après de bonnes études dans les Universités, ne trouvent pas à utiliser leur savoir, et n'arrivent pas à se créer une situation. Les colonies offrent un remède à ce mal, et présentent un vaste champ d'action aux initiatives et aux bonnes volontés (1).

On vient en outre d'organiser à Witzenhausen près de Cassel, une école coloniale, où il s'agit surtout de former des colons : elle occupe un terrain de 137 hectares, et a pour commencer 30 élèves. Krupp lui a fait récemment une donation de 12.500 marcs à laquelle l'Empereur a ajouté 6.000 marcs de son côté (2).

Aussi le commerce de l'Allemagne avec ses colonies s'est-il, depuis quelques années, notablement développé (3). L'une des sociétés de plantation

(1) Cf. Arthur Dix, *Die Völkerwanderung von 1900*. V. aussi, Nauticus *Jahrbuch 1899, Deutsche im Auslande*, p. 63-64. F. Vié, *Les colonies commerciales des Allemands*, Revue des Deux-Mondes, 1er février 1899, p. 696.

(2) Fabarius, *Nachrichten über die deutsche Kolonialschule Wilhelmshof zu Witzenhausen a. d. Werra*, 1899. Cf. Sieger, *Die neue deutsche Kolonialschule in Witzenhausen a. d. Werra, Handels-Museum*, 2 novembre 1899, p. 517.

(3) *British, French and German Trade in Africa*. Journal du *Board of Trade*, septembre 1898, p. 264 (avec une carte). Le commerce total des colonies allemandes pour l'année 1897 avait été de 42 millions de francs. Mais l'Allemagne n'entrait encore dans ce commerce que

du Camerun a pour la première fois distribué un dividende à ses actionnaires, et la création de plusieurs sociétés nouvelles du même genre montre qu'on a confiance dans l'avenir [1].

La question du travail des indigènes de l'Afrique, dit un récent rapport anglais [2], est moins difficile à résoudre qu'on ne le pense généralement. Les allemands sont près de la résoudre avec succès à Cameroun : une ligne de côte de cent milles qui n'était, il y a dix ans, qu'une forêt sauvage s'est transformée en une série de plantations de coco florissantes.

Au Togo la situation paraît encore meilleure.

pour 43 0/0 environ. Seulement l'année 1897 avait été exceptionnellement sèche et les plantations avaient mal réussi. Il est certain au surplus que jusqu'ici les Allemands ne se portent pas en grand nombre dans leur empire colonial; le climat surtout ne leur convient pas. Il n'y a au total que 2.182 Allemands sur un total de 3.913 Européens. Cf. sur la situation économique des colonies allemandes, *Foreign office*, *Miscellaneous series*, août 1898, n° 474, et les articles de M. Hauser, *Questions diplomatiques et coloniales*, juillet et novembre 1899. V. aussi *Deutsche Kolonialzeitung*, 11 janvier 1900.

L'Allemagne exporte beaucoup plus aux colonies anglaises que dans ses propres colonies :

	1893	1896
	—	—
	En millions de marcs	
Indes anglaises....	49,6	49,2
Australie.....	18,0	29,3
Colonies du Cap....	10,5	15,6
Canada.....	17,5	15,3

(1) Cf. E. Zintgraff, *Nord Kamerun*, 1898. Sur les plantations déjà faites au Kamerun, v. la carte insérée dans la *Deutsche Kolonialzeitung* du 21 juillet 1898, p. 261 et les renseignements qui l'accompagnent. Passarge, *Die Zukunft unserer Kolonie Kamerun*, 1899. Cf. *Deutsche Kolonialzeitung*, 24 août 1899, *Beilage*.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 8 février 1900, p. 225.

C'est la seule colonie allemande qui se suffise aujourd'hui à elle-même. « J'ai, écrivait récemment un voyageur débarqué à Marseille, fait route avec deux ingénieurs allemands, MM. Klove et Kalweit, de qui je tiens quelques renseignements sur les progrès de la colonisation germanique dans le Togoland. Ils rentrent après avoir terminé à Lomé les études préparatoires du grand wharf que les Allemands vont construire sur ce point de la côte, où, depuis trois ans, leurs établissements ont pris une extension considérable. Les travaux du wharf vont commencer incessamment et le port de Lomé est appelé à faire une concurrence sérieuse aux établissements français de Benin, notamment à détourner à son profit les produits de l'intérieur qui venaient s'embarquer à Grand-Popo. D'après ces ingénieurs on s'est décidé, à Berlin, à de grands sacrifices pour augmenter le développement des transactions au Togoland. Pendant ce temps nous surchargeons d'exigences fiscales nos exportateurs du Dahomey, qui vont souffrir encore de cette concurrence ».

Dans le Sud-Ouest africain, malgré la peste bovine qui, du Cap et du Transvaal a pénétré dans cette colonie, la situation n'est pas mauvaise; il s'est récemment constitué une *Damaraland-Farm-Gesellschaft*, au capital de 87.000 marcs, qui se propose la mise en valeur de la contrée. Le Gouvernement a commencé la construction d'un chemin de fer reliant Windhoek à la côte. Les Allemands paraissent aujourd'hui se défendre

avec succès contre l'influence britannique [1].

Ils se proposent même bien de tirer parti de la guerre actuellement engagée entre l'Angleterre et les Boers [2].

L'Afrique orientale est devenue de son côté une magnifique colonie et on s'occupe aussi d'y établir des voies ferrées (V. sur la situation économique des villes de la colonie allemande de l'Est africain : Tanga, Pangani, Saadani, Bagaucoyo, Dar es Salaam, Kilwa, Lindi, Mikindani) le remarquable rapport du vice-consul Dundas, *Foreign office, Annual series*, n° 2373, janvier 1900). Déjà sur 922 Européens il y a 678 Allemands. Le Gouvernement y développe le plus possible les plantations ; il y en a 23 dans le seul district de Tanga. On s'occupe actuellement de la construction de chemins de fer [3].

(1) Sur les ressources de tout genre que présente cette colonie, et la manière dont le commerce peut s'y développer, v. la remarquable conférence faite par le gouverneur, le major H. von Wissmann, à la Société internationale pour le droit et l'économie sociale comparée, *Jahrbuch der Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft*, III, 1897, p. 81. V. aussi *Deutsche Kolonialzeitung*, 27 janvier, 3 février 15 sept. 1898 et 22 juin 1899, p. 218, et Journal du *Board of Trade*, août 1898, n°209. Sur l'installation de colons allemands dans le sud-ouest africain, v. l'article de Fesca, *Deutsche Kolonialzeitung*, 29 juin 1899, p. 228 (avec 2 cartes); Schwabe. *Mit Schwert und Pflug in Deutsch-Sudwestafrika*. Dinter, *Deutsch-Sudwestafrika*, *Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik*, octobre et décembre 1899, p. 1 et 27; Wynecken, *Entreprises économiques dans le sud-ouest africain allemand* (avec 2 cartes), *Deutsche Kolonialzeitung*, 4 janvier 1900.

(2) V. Georges Hartmann, *Dér Krieg in Süd-afrika und seine Lehren für Deutsch Sudwest-afrika*, 1900.

(3) *Die deutsche-Ostafrikanische Zentralbahn, Deutsche Kolonialzeitung*, 31 août 1899. Cf. *Ibid.*, 27 août *Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika*. Sur le chemin de fer central de l'Est africain allemand, v. une

Un service régulier de navigation donne de bons résultats (1). On s'occupe, en outre, de la création, au capital de 3 millions de marcs, d'une *Nyassa-Gesellschaft* qui se propose la mise en valeur des territoires, très fertiles, qui avoisinent les grands lacs. On doit construire une voie ferrée partant de la côte et aboutissant à Wiedhafen sur le Nyassa.

L'Allemagne paraît également satisfaite du progrès de son commerce avec la Nouvelle-Guinée et l'archipel de Bismarck. Les plantations de coton, de café, de cacao y réussissent, et le mouvement d'affaires des deux compagnies de la Nouvelle-Guinée et de l'Astrolabe augmente peu à peu (2).

On sait que pour accroître l'importance de sa situation en Océanie, l'Allemagne vient d'acheter à l'Espagne les Mariannes et les Palaos (3); et plus récemment, le 8 novembre 1899, la Grande-Bretagne a renoncé en sa faveur à tous ses droits sur les îles Upolu et Savaü dans l'archipel de Samoa (4).

lettre du professeur Hans Meyer, *Deutsche Kolonialzeitung*, 28 décembre 1899.

(1) Le dernier rapport de A. Woermann, le président du conseil d'administration de la *Deutsch-Ostafrika-Linie* est très satisfaisant.

(2) Journal du *Board of Trade*, mai 1898, p. 551.

(3) Sur les îles Mariannes, Caroline, Palaos, v. *Bulletin de la société de géographie commerciale*, t. XXI, 1899, p. 394 (article de M. J. de Bérard) consul général à Manille. La *Deutsche Kolonialzeitung*, nos des 29 juin, 6 et 20 juillet 1899, p. 234, 241 et 259, donne sur les îles Carolines, Palaos et Mariannes une bibliographie très complète.

(4) La convention de Samoa et les intérêts allemands dans le Pacifique, *Questions diplomatiques et coloniales*, 15 décembre 1899, p. 474. *Zur Samoa-Frage*, *Deutsche Kolonialzeitung*, 31 août 1899, p. 315. V. aussi la carte (avec statistiques) que vient de publier Dietrich Reimer, *Die deutschen Besitzungen im Stillen Ozean*, 1900.

Les colonies allemandes ont déjà pris en somme une importance commerciale notable. Alors qu'en 1892 leur commerce ne s'élevait qu'à 28.515.000 marcs, il est en 1898, de 46.951.000 marcs. Dans ce chiffre les importations des colonies comptent pour 34.057.000, les exportations pour 12.982.000 marcs. Les transactions des colonies avec la métropole qui s'élevaient en 1892 à 13.331.000 marcs, atteignent maintenant 16.868.000 (chiffre qui eut été plus élevé sans les mauvaises récoltes du Togo) (1).

On cherche en ce moment à envoyer aux colonies allemandes de bons ouvriers de métier qui doivent s'engager pour 2 ans, et auxquels on paie le voyage d'aller et retour, plus une indemnité de 650 marcs pour l'équipement; ils sont logés là-bas gratuitement, et on leur assure un gain annuel de 3.000 marcs; s'ils désirent rester, on leur promet un congé de 4 mois au bout de 2 ans.

On peut dire qu'aujourd'hui le peuple allemand après de longues hésitations, estime que la fondation de colonies est un moyen d'accroître le prestige de la patrie allemande dans le monde. Il sent que les navires allemands n'emportent pas seulement les colons et les produits manufacturés de l'Allemagne, mais qu'ils emportent aussi son influence et vont la répandre là où son nom était jadis à peine connu. C'est l'esprit allemand

(1) Un article de la revue *Export*, 24 août 1899, p. 473, *Der Handel Deutschlands mit seinen Schutzgebielen*, donne le détail. V. aussi *Hamburgs Handel und Schiffahrt 1898 und die deutschen Kolonien, Deutsche Kolonialzeitung*, 27 juillet 1899, p. 269.

qui va planer maintenant sur les pays nouveaux.

Nombreuses sont les sociétés destinées à favoriser l'expansion des Allemands au dehors. Citons par exemple : le *Centralverein für Handelsgeographie und Forderung deutscher Interessen im Auslande,* la *Hanseatische Kolonisations-Gesellschaft* qui dirige les colons allemands vers les états du sud du Brésil, la *Sudamerikanische Kolonisations-Gesellschaft* qui en a déjà envoyé un grand nombre au Paraguay, la *Deutsche Siedelungs-Gesellschaft Hermann* qui a acheté d'importants terrains près de Rio grande do Sul et y dirige les émigrants auxquels elle concède des lots de 50 hectares, à raison de 40 ou 50 m. l'hectare (1).

Il s'est fondé en outre une société dite *Aldeutscher Verband,* qui se propose de maintenir les habitudes allemandes chez les Allemands dispersés dans le monde entier, et de resserrer autant que possible les liens qui les unissent à la mère-patrie. Cette société travaille à la solution des questions d'école dans le sens national, elle protège les efforts nationaux dans les pays où les Allemands ont à lutter pour faire triompher leur esprit. Elle favorise l'union de tous les Allemands, et pour atteindre

(1) Voici, d'après les dernières statistiques (elles remontent toutes à plusieurs années) quelques indications numériques sur les Allemands habitant les pays d'outre-mer : on en compte aux Etats-Unis 2.784.000, au Brésil 250.000, en Australie (y compris la Nouvelle-Zélande) 53.672, au Canada 27.752, dans la République argentine 26.000, au Chili 6.808, au Cap 6.540, dans l'Uruguay 2.125, au Pérou 1.672, au Paraguay 1.250, aux îles Sandwich 1034, etc. Et il y en a quantité d'autres qui se sont fait naturaliser.

ce but, elle publie des brochures de propagande, ainsi qu'une feuille périodique, les *Alldeutsche Blätter*, où la note patriotique est très accentuée (2).

Les Missionnaires viennent en aide aux négociants, et déploient en ce moment beaucoup d'ardeur. Le numéro de décembre du *Church Missionary Intelligencer* contient une étude du comte Andrew Bernstorf sur les missions évangéliques allemandes. Ces missions ont actuellement un total de 750 missionnaires, qui ont groupé 315.000 adhérents baptisés au Japon, en Chine, en Palestine, dans l'Est Africain, dans le Sud-Afrique, aux Indes, en Arménie, etc. Leur revenu annuel est de 3.750.000 marcs. Le comte A. Bernstorf constate que l'œuvre est en progrès constant, car, dans les dix dernières années, elle a enregistré une augmentation de 200 missionnaires, 10.000 baptisés, et un million de marcs (1).

Quant au gouvernement impérial, il suffit pour connaître l'opiniâtreté avec laquelle il cherche de nouveaux points d'attache dans les pays d'outremer, de relire les discours emphatiques, que Guillaume II et son frère le prince Henri ont prononcés

(1) On ne saurait trop insister sur ce fait que c'est par l'effort de sociétés, de compagnies particulières, que s'est constitué l'empire colonial allemand. Cet empire paraît encore mesquin, mais ce qu'il faut considérer c'est l'œuvre incessante des particuliers s'efforçant de créer des débouchés au commerce et à l'industrie nationale.

(2) Sur le zèle des missionnaires catholiques allemands, V. le récent ouvrage de l'abbé Kannengeiser. *Les Missions catholiques, France et Allemagne*, Paris, 1900. Il convient de mentionner aussi les services considérables que rendent les écoles allemandes à l'étranger. V. à cet égard les intéressants articles de M. J. Roux, *Questions diplomatiques et coloniales*, 15 février et 15 avril 1899.

à Kiel à propos de l'expédition de Kiao-Tchéou. L'empereur a parlé tout à la fois comme le chef d'une sorte de croisade dont les apparences mystiques ont fait un peu sourire, et comme le patron d'une grande maison de commerce. L'éclat prémédité avec lequel on a organisé les choses a affirmé l'intention bien arrêtée de l'Allemagne de devenir une puissance sur les mers, comme sur le continent. L'Allemagne avait besoin d'une « porte d'entrée commerciale dans l'empire chinois » telle que la France en a une au Tonkin, l'Angleterre à Hong-kong, la Russie à Port-Arthur. Et à ceux qui contestaient l'opportunité de cette conquête, on a répondu que l'acquisition de la baie de Kiao-Tchéou était « plus avantageuse que la prise de possession de territoires en Afrique ».

En dépit de la couleur religieuse qu'on lui a donnée, l'éxpédition a eu pour but essentiel d'étendre et de protéger le commerce allemand, en même temps que d'accentuer le succès croissant de la concurrence qu'il fait aux produits anglais. L'Allemagne entend profiter de ce réveil industriel et commercial de l'Extrême-Orient dont nous ne nous inquiétons pas assez et sur lequel, au contraire, journaux et revues ne manquent pas chez nos voisins d'attirer l'attention. La guerre sino-japonaise a passé presque inaperçue en France ; on s'en est beaucoup plus préoccupé en Allemagne que chez nous.

Et chose digne de remarque, la marine allemande prend son essor avant même de disposer de l'outillage naval qui lui est indispensable pour sou-

tenir son rôle. Mais cet outillage, le gouvernement impérial espère bien pouvoir en disposer dans un avenir peu éloigné. Dès maintenant on peut affirmer que l'intervention de l'Allemagne dans les mers de Chine a affaibli la dictature anglaise dans l'Extrême-Orient[1].

e. — *Mouvement d'affaires de l'Allemagne avec les principaux pays.*

Pour compléter ces indications générales sur le développement industriel et commercial de l'Allemagne nous allons montrer, à l'aide des documents les plus récents, quels ont été les progrès du commerce allemand dans les diverses parties du monde.

Voici d'abord les chiffres d'ensemble pour les cinq parties du monde en 1897 :

	IMPORTATION		EXPORTATION	
	en doubles quintaux	en millions de marcs	en doubles quintaux	en millions de marcs
Europe.....	338.379.986	3.251.799	260.814.584	2.960.613
Asie	9.168.513	352.131	3.294.602	138.180
Afrique.....	2.300.685	91.223	1.208.816	60.943
Amérique.....	50.453.087	1.080.098	13.857.524	393.081
Océanie	1.212.057	87.554	1.002.666	32.594

Nous donnons ci-après (p. 205-206), deux tableaux qui montreront quel a été depuis quatre ans, soit aux importations soit aux exportations, le mouvement d'affaires de l'Allemagne avec les principaux Etats; c'est encore l'Angleterre qui

(1) V. ci-dessous Appendice III.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

tient la tête pour le mouvement général des affaires; mais pour l'importation c'est maintenant la Russie qui occupe le premier rang. C'est seulement l'exportation des produits allemands en Angleterre qui a depuis quelques années fait de réels progrès. La part contributive des pays non mentionnés dans nos tableaux est inférieure à 90 millions de marcs et à 2 0/0 soit de l'importation soit de l'exportation totale. Contentons-nous de les citer dans l'ordre où ils se présentent : 1° à l'importation : Suède (87 millions), Australie (85), Chili (81), Indes hollandaises (67), Danemark (60), Chine (57), Roumanie (52), Espagne (42), etc.

2° A l'exportation : Norvège (55 millions, 5), Brésil (50,2), Indes anglaises (47), etc.

L'accroissement du commerce extérieur de l'Allemagne est en définitive surtout sensible pour les pays d'outre-mer (Indes anglaises, République argentine, Brésil, Chili, Chine).

Les chiffres donnés par l'Office impérial de statistique trouvent un éloquent commentaire dans les rapports consulaires qui sont unanimes à nous signaler l'infiltration continue dans tous les pays du monde des produits allemands. Les rapports anglais en particulier, que nous ne pouvons suivre ici dans le détail, n'ont pas manqué de faire une série de comparaisons entre la situation commerciale de l'Allemagne et celle de l'Angleterre. Bornons-nous à un seul tableau d'ensemble pour les trois années 1895-96-97 (ci-dessous, p. 170).

	IMPORTATIONS (EN MILLIONS DE MARCS).			
	1894	1895	1896	1897
Russie	543.938 (12,7 0/0)	568.795 (13,4 0/0)	634.671 (13,9 0/0)	708.319 (14.6 0/0)
Angleterre	608.640 (14,2 0/0)	578.362 (13,6 0/0)	647.365 (14,2 0/0)	661.532 (13,6 0/0)
Etats-Unis	532.939 (12,4 0/0)	511.703 (12,1 0/0)	584.434 (12,8 0/0)	657.995 (13,5 0/0)
Autriche-Hongrie	581.749 (13,6 0/0)	525.430 (12,4 0/0)	578.032 (12,7 0/0)	600.293 (12,8 0/0)
France	214.049 (5,0 0/0)	229.922 (5,4 0/0)	233.587 (5,1 0/0)	248.844 (5,1 0/0)
Indes anglaises	164.130 (3,8 0/0)	162.128 (3,8 0/0)	171.163 (3,8 0/0)	204.617 (4,2 0/0)
Belgique	171.628 (4, 0/0)	179.194 (4,2 0/0)	175.702 (3,9 0/0)	186.512 (3,8 0/0)
Pays-Bas	199.179 (4,7 0/0)	164.331 (3,9 0/0)	162.632 (3,6 0/0)	185.234 (3,8 0/0)
Suisse	136.228 (3,2 0/0)	144.516 (3,4 0/0)	146.343 (3,2 0/0)	158.613 (3,8 0/0)
Italie	141.436 (3,8 0/0)	145.942 (3,4 0/0)	137.484 (3,0 0/0)	152.981 (3,1 0/0)
République argentine	103.940 (2,4 0/0)	118.437 (2,8 0/0)	108.816 (2,4 0/0)	109.313 (2,2 0/0)
Brésil	91.273 (2,1 0/0)	114.824 (2,7 0/0)	100.440 (2,2 0/0)	100.375 (2,1 0/0)

	EXPORTATIONS (EN MILLIONS DE MARCS).			
	1894	1895	1896	1897
Angleterre	634.350 (20,8 0/0)	678.131 (19,8 0/0)	715.109 (19,0 0/0)	701.675 (18,5 0/0)
Autriche-Hongrie	401.653 (13,7 0/0)	435.766 (12,7 0/0)	477.324 (12,7 0/0)	435.131 (11,5 0/0)
États-Unis	271.115 (8,9 0/0)	368.699 (10,8 0/0)	383.710 (10,7 0/0)	397.491 (10,5 0/0)
Russie	194.806 (6,4 0/0)	220.881 (6,4 0/0)	364.142 (9,7 0/0)	372.664 (9,8 0/0)
Pays-Bas	244.017 (8, 0/0)	245.133 (7,2 0/0)	262.265 (7, 0/0)	263.862 (7, 0/0)
Suisse	188.334 (6,2 0/0)	219.029 (6,4 0/0)	243.953 (6,5 0/0)	254.393 (6,7 0/0)
France	188.130 (6,2 0/0)	202.769 (5,9 0/0)	201.553 (5,4 0/0)	210.410 (5,6 0/0)
Belgique	149.888 (4,9 0/0)	159.186 (4,6 0/0)	168.000 (4,5 0/0)	189.619 (5, 0/0)
Danemark	83.387 (2,7 0/0)	100.877 (2,9 0/0)	97.417 (2,6 0/0)	107.387 (2,8 0/0)
Suède	73.837 (2,4 0/0)	76.593 (2,2 0/0)	78.830 (2,1 0/0)	92.915 (2,5 0/0)
Italie	85.470 (2,7 0/0)	83.375 (2,4 0/0)	85.630 (2,3 0/0)	90.255 (2,4 0/0)

	IMPORTATION (en livres sterling)		EXPORTATION (en livres sterling)	
	ANGLETERRE	ALLEMAGNE	ANGLETERRE	ALLEMAGNE
1895.....	356.747.287	206.033.450	223.890.016	165.895.000
1896.....	385.575.241	215.358.156	240.145.551	176.256.500
1897.....	391.638.506	220.453.350	234.350.003	176.030.200

1° *En Europe.*

C'est sur l'Europe d'abord que nous jetterons un coup d'œil. Les pays du Nord sont inondés de produits allemands.

La lutte économique qui avait éclaté entre l'Allemagne et la Russie en 1892-93 avait été un instant funeste aux deux pays, mais la situation est redevenue beaucoup meilleure. C'est l'Allemagne qui a retiré à mon avis le plus de profit de la convention commerciale du 10 février 1894, car elle fait venir surtout des matières premières de la Russie et lui retourne des objets manufacturés.

Je ne sais si on peut dire qu'il y a en Russie un péril allemand : les importations allemandes sont pour ce pays une nécessité; mais elles ont doublé en quatre ans (364 millions de marcs en 1896 au lieu de 184 en 1893). On peut trouver que c'est beaucoup! Et encore faut-il faire observer que pour se soustraire à la gêne que leur imposent certains tarifs douaniers, les Allemands ont créé depuis quelques années une foule d'usines et d'établissements industriels au delà de leur frontière. Je

viens de visiter dans la partie sud-ouest de la Pologne les districts de Sosnowice et de Sielce qui sont comme un prolongement de la Haute-Silésie. La majeure partie des établissements industriels qui s'y trouvent sont entre les mains des Allemands : telles la filature de M. Dietel (originaire de la Saxe), ou celle de M. Schön, ou encore la fabrique des produits chimiques de Czichow qui appartient à une société de Mayence, celle de cérésine de MM. Reicher, Kernbaum et Oppenheim, la fabrique de vinaigre de M. Ottmann à Srodula, la savonnerie de M. Neugebauer à Sielce, la fabrique d'huile de MM. Strahl et Krins à Matobadz, la verrerie de MM. Pringsheim et Schlesinger, la papeterie de M. Lamprecht, la fabrique de cordages de M. Deichsel, etc... Tous ces noms allemands en plein pays polonais ne sont-ils pas significatifs (1).

Les Allemands possèdent également les principales exploitations qui ont été créées à Tomaszow, Kalish, Osorkow, Zgierz, Pabianice.

Ils ont formé en Pologne, avec participation des capitaux polonais, de grands établissements pour développer dans ce pays la fabrication des produits tinctoriaux, des matières colorantes, et des appareils électro-chimiques (2).

Si la progression des exportations de l'Allemagne

(1) Sur le développement de l'industrie en Pologne, v. Maurice Verstraete, *La Russie industrielle*, 1897, p. 15 et suiv.

(2) Rapport du marquis de Persan, *Moniteur officiel*, 9 mars 1899, p. 367.

en Russie a un peu diminué depuis trois ans cela provient sans doute du développement remarquable de l'industrie russe, mais cela tient aussi à la création ou à l'extension d'un grand nombre d'établissements allemands au delà de la frontière (1).

Voici, d'ailleurs, d'après les renseignements recueillis par M. Verstraete, comment se répartissent (chiffres de 1897) les importations des principaux États en Russie :

Allemagne.	1.489.628	roubles.
Autriche-Hongrie . .	119.161	—
Grande-Bretagne . .	113.937	—
France.	92.237	— (2)

On comprend, à la seule inspection de ces chiffres, que les autres puissances soient peu satisfaites. Le consul général d'Angleterre à Saint-Pétersbourg se plaint amèrement de la concurrence

(1) V. le rapport de M. de Montebello, *Moniteur officiel du commerce*, 15 septembre 1898, p. 326, et 30 mars 1899, p. 485, et *Monde économique*, 11 novembre 1899, p. 620. Cf. *Die Gusseisenproduktion in Russland im Jahre 1897. Export*, 16 juin 1898, p. 298. V. sur les progrès de la production sidérurgique de la Russie depuis 1880, la *Revue des Banques*, septembre 1898, p. 166, et la revue *Stahl und Eisen*, 15 novembre 1899, p. 1087. V. aussi sur le développement industriel de la Russie, *Forum*, avril 1899 ; sur la situation de l'industrie textile en Pologne, *Handels-Museum*, 1er juin 1899, p. 262 ; et R. Luxemburg, *Die industrielle Entwickelung Polens*, 1898. Sur la part que prennent les Allemands au développement de la Russie méridionale, v. *Moniteur officiel du commerce*, 9 mars 1899, p. 368.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 26 mai 1898. V. aussi le rapport du comte de Vauvineux, *ibid.*, 30 décembre 1897, p. 835. Cf. quelques passages du beau livre de M. G. de Schulze-Gävernitz, *Volkswirthschaftliche Studien aus Russland* (1899), p. 129, s., 146, 223-229.

faite à son pays : « La Russie, dit-il, serait susceptible d'offrir un bon débouché aux instruments agricoles fabriqués en Angleterre, à la quincaillerie, aux outils et machines de toute sorte... Mais pour rivaliser avec succès sur le marché russe avec l'Allemagne, il faudrait des agents commerciaux et des voyageurs nombreux et actifs... Nous devrions bien, sous ce rapport, suivre l'exemple de nos concurrents allemands qui, grâce à leurs nombreux et habiles agents, font connaître directement leurs articles aux négociants en gros et en détail... L'absence des voyageurs de commerce anglais est la cause principale de notre infériorité. Il faut déplorer qu'ils ne se déplacent pas davantage et ne soient pas plus actifs (1) ».

Partout en Russie, dit un autre rapport, nous avons constaté que les produits allemands se substituent à ceux de l'Angleterre (2).

La Russie fait aujourd'hui construire une partie de ses navires en Allemagne. Elle y a fait dernièrement une importante commande de quatre contre-torpilleurs et trois croiseurs : l'un de ceux-ci,

(1) Rapport résumé au *Moniteur officiel du commerce* du 9 décembre 1897.

(2) V. sur la lutte de l'Allemagne et de l'Angleterre en Russie, Journal du *Board of Trade*, novembre 1897, p. 527, et *Handels-Museum*, 28 octobre et 11 novembre 1897. Sur l'importation de la coutellerie allemande en Russie au détriment de celle de Sheffield, v. Williams, *Made in Germany*, chap. III, p. 53 et s. L'Allemagne, écrit M. de Chaulnes, a pris la place occupée jusqu'ici par l'Angleterre. Elle a importé en 1898, 202.117.000 roubles (au lieu de 179.855.000 en 1897). *Moniteur officiel du commerce*, 14 décembre 1899, p. 895.

le *Asholf*, en construction au chantier *Germania* à Kiel, aura 137 mètres de long et une machine de la force de 19.000 chevaux.

L'importation des machines allemandes de toute sorte continue à faire en Russie de grands progrès, et une société russo-allemande s'est constituée à Berlin le 16 février 1899, pour accroître les relations entre les deux pays (1). Nos consuls nous apprennent que le mouvement de la navigation entre les deux pays grandit toujours. De 1894 à 1898, le mouvement entre Hambourg et les ports russes a augmenté de 117 0/0 (2).

Il va sans dire que l'Allemagne nous précède de très loin sur le marché russe. « Il est peu de branches, écrit un de nos consuls, où les produits allemands ne l'emportent sur les produits français, peu de villes où leurs voyageurs ne devancent pas les nôtres et n'obtiennent des commandes par leur manière plus souple de traiter les affaires ».

L'alliance franco-russe, il importe de le dire en passant, ne nous procure au point de vue économique, aucun avantage. Les Russes ont depuis quelques années tiré de la France cinq ou six mil-

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 25 mai 1899, p. 794. Le *Centralverband der deutschen Industriellen* a étudié d'une façon spéciale, dans son assemblée générale du 3 juin 1899, la question des rapports de l'Allemagne avec la Russie. V. aussi sur le développement du commerce entre les deux pays, le rapport du marquis d'Héricourt, *Moniteur officiel du commerce*, 6 février 1900, p. 176.

(2) Rapport de M. E. Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 23 novembre 1899, p. 786. Sur la commerce allemand dans le port de Revel, v. *Deutsches Handels-Archiv*, octobre 1899, p. 587.

liards, grâce auxquels ils complètent leur outillage économique et tâchent de mettre en valeur les richesses enfouies dans leur sol, mais en attendant ils n'ouvrent à notre industrie aucun débouché, ils ne fournissent à notre commerce presque aucun élément de trafic. Nous leur achetons pour 250 millions de matières premières, ils nous achètent à peine pour 25 ou 30 millions de marchandises. Ils nous paient l'intérêt de leurs emprunts avec le bénéfice qu'ils font sur nous. La Russie qui occupe le premier rang dans nos affections actuelles se tient modestement au dix-septième rang sur la liste de nos clients. La consommation des produits français dans ce pays représente 0 fr. 23 centimes par habitant. Ce n'est pas que les Russes n'achètent rien à l'étranger. Seulement, comme nous venons de le voir, ils se fournissent en Allemagne (1).

L'importance des capitaux allemands placés en Russie mérite aussi de fixer notre attention. Combien, écrivait naguère M. de Montebello, en examinant cette question, cette concurrence devrait stimuler nos compatriotes pour l'avenir, réveiller l'attention de nos capitalistes en les éloignant de cet esprit de défiance exagérée qui les met dans

(1) « La Russie, écrit M. de Larivière, avait besoin de nos capitaux. Nous les avons donnés avec une aisance et une bonne grâce rares. Notre industrie et notre commerce, qui se meurent de routine et d'inanition, n'ont pas encore su tirer le moindre parti des liens qui nous unissent à la Russie... Il semble que notre commerce loin de rechercher des débouchés nouveaux cherche à se replier sur lui-même ». *De l'enseignement du russe en France et du rôle commercial de la France en Russie. Revue politique et parlementaire*, 10 mai 1898, p. 263.

un état d'infériorité complète dès qu'ils se trouvent en face de rivaux étrangers, et c'est là un phénomène d'autant plus remarquable que l'Allemagne est un pays où les fonds russes n'encombrent pas les portefeuilles et où les sympathies politiques ne vont pas volontiers à la Russie (1).

Les rapports commerciaux entre l'Allemagne et la Russie avaient subi dans ces derniers temps une légère atteinte. Un premier conflit entre les deux puissances s'était produit par le fait que contrairement au traité de commerce russo-allemand, le gouvernement allemand avait fixé pour l'importation des céréales russes, des tarifs de chemins de fer moins favorables que ceux qui réglementent le transport de céréales indigènes. Un autre incident venant se greffer sur ce premier avait augmenté encore le mécontentement de la Russie. Le gouvernement allemand avait promulgué une ordonnance d'après laquelle à partir du 15 juillet 1898 les oies ne pouvaient plus traverser en bandes la frontière prussienne. Il fallait qu'elles fussent transportées dans des fourgons ou des voitures couvertes, mesure qui rendait l'importation plus difficile (2). Le bon accord est aujourd'hui établi. Il paraît même certain qu'un traité a été conclu

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 11 mars 1898. Cf. sur le rôle commercial que peuvent jouer les capitaux français en Russie l'article de Maurice Verstraete, *ibid.*, 27 janvier 1898, p. 107. A rapprocher de l'article *Fremdes Capital in Russland*, *Export*, 2 décembre 1897, p. 641.

(2) V. Th. Barth, *Zollpolitisches Gänseklein*, dans la revue *Die Nation*, 23 juillet 1898. Cf. K. Müller, *Die volkswirthschaftliche Bedeu-*

entre les deux pays d'après lequel la Russie donnerait son appui à l'Allemagne pour des projets d'expansion coloniale qu'on ne revèle pas encore. L'Empereur Guillaume laisserait en retour carte blanche au Tsar pour étendre ses possessions en Asie et aux Indes.

M. Jules Roche, ancien ministre, et M. Ferrouillat, directeur du *Lyon républicain*, au retour d'un voyage d'études dans les pays scandinaves, écrivaient naguère : « La France y rencontre de vives sympathies, le goût pour les produits français s'y est maintenu, malheureusement nos relations économiques avec ces régions diminuent dans une proportion effrayante, en dépit de la préférence donnée à nos produits. Les maisons allemandes rendent hommage à nos produits en vendant les leurs avec des étiquettes et des provenances de France. Les vins soi-disant français viennent de Lübeck, et n'ont qu'une lointaine ressemblance avec nos Bourgognes et nos Bordeaux. Les produits anglais eux-mêmes sont complètement chassés par les produits allemands ».

En Suède, en effet, tandis que nous vendons pour 5 à 6 millions de marchandises à peine, l'Allemagne en vend pour plus de 120 millions.

« Les Allemands, écrivait il y a quelques mois M. Rouvier, sont aujourd'hui maîtres du marché suédois (1) ».

tung der Veterinärpolitik des Deutschen Reiches. 1898. Un arrangement amiable est intervenu à la plus grande satisfaction des Russes.

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 24 mars 1898. Le dernier rap-

« L'Allemagne, dit aussi M. Marcel, a dans ces dernières années particulièrement développé son commerce d'importation en Suède. Au lieu de 22,55 0/0 dans la période 1871-75, elle est aujourd'hui parvenue à fournir 34 0/0 des marchandises étrangères introduites en Suède, tandis que dans le même temps les importations anglaises fléchissaient de 33,03 0/0 à 28,74 0/0 ». Et notre consul nous montre ensuite « l'écrasante supériorité de l'Allemagne qui est devenue maîtresse du marché après avoir égalé, puis dépassé l'Angleterre... La part de la France reste minime et pourtant elle pourrait être considérablement développée par l'initiative de nos nationaux s'ils empruntaient les procédés qui ont rendu les Allemands maîtres du marché suédois (1) ».

« Dans leur lutte avec l'élément anglo-saxon, ceux-ci tirent un grand avantage d'une éducation commerciale habilement dirigée et d'une facilité particulière à se déraciner, à adopter avec la nationalité légale, les habitudes et les goûts moyens

port de M. Teyssier affirme aussi la « prépondérance du commerce germanique » *ibid.*, 23 mars 1899, p. 446.

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 29 septembre 1898, p. 387. Les progrès des Allemands sont dus à la présence dans les grandes villes de Suède d'un certain nombre de maisons importantes dirigées par des hommes, allemands d'origine, d'éducation et de goûts, qui ont pris la nationalité suédoise pour la plus grande commodité de leurs affaires mais qui restent tellement fidèles à leur première et véritable patrie qu'ils se réunissent encore à la légation d'Allemagne pour y célébrer les grands anniversaires fêtés à Berlin. Ils forment une clientèle assurée aux fabriques allemandes et éliminent peu à peu du marché les modèles des autres nations.

des pays où ils s'établissent. L'Anglais, au contraire, cherche à implanter et réussit souvent à faire adopter, là où il réside, ses mœurs, ses modes, son goût, affectant toujours de les conserver sans transiger, s'étalant au besoin, plutôt que de se modifier [1] ».

Les Allemands s'occupent maintenant par exemple d'exploiter les chutes d'eau de ce pays pour y installer des industries électriques : il y en a déjà une à Medelpad dans la province de Westernorrland, constituée au capital de 800.000 couronnes [2].

En Norvège, les rapports consulaires nous montrent l'Allemagne vendant pour plus de 60 millions de marchandises, alors que nous en sommes à 3 millions et demi. Elle fournit à elle seule plus de sucre que toutes les autres nations réunies.

En Danemark, c'est en vain que nos consuls se font l'écho des commerçants danois eux-mêmes, qui se plaignent de n'être plus visités [3]. Sur

(1) *Moniteur officiel du commerce,* 29 septembre 1898, p. 307.

(2) *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer zu Chemnitz,* 1897, p. 34.

(3) Sur la diminution de notre commerce avec le Danemark, v. une intéressante lettre de M. Frederiksen, *Monde économique*, 13 novembre 1897, p. 619. Le commis-voyageur français nous dit un rapport consulaire (*Moniteur officiel du commerce*, 22 septembre 1898, p. 347), est « presque un phénomène en Danemark. On voit tous les jours un grand nombre de commis-voyageurs allemands. Aucune maison française n'a établi de magasin à Copenhague. Et pourtant à prix égal les marchandises françaises sont encore sûres d'avoir la préférence ». Sur un total de 533 millions de francs les importations françaises ne figurent que pour 18 millions. Et encore y a-t-il en ce moment un léger progrès.

6.000 voyageurs de commerce inscrits en Danemark, 70, dont 10 seulement sont de nationalité française, représentent des maisons françaises. Les Allemands expédient dans tous les centres importants des représentants qui font de longs séjours, se renseignent sur tout et continuent les relations que le chef de maison lui-même vient quelquefois créer en personne.

Dans la période 1882-86, le mouvement des affaires entre l'Allemagne et le Danemark n'était encore que de 68 millions de couronnes (36.700.000 à l'importation et 31.300.000 à l'exportation). Il est aujourd'hui de 187.650.000 couronnes (122.101.000 à l'importation, et 65.559.000 à l'exportation). Les verreries d'Odense, emploient plus de 3.000 Allemands, et ceux-ci prennent chaque jour une importance plus marquée dans la vie industrielle du pays. Il s'est formé à Copenhague une association allemande (*Verein deutscher Reichsangehörigen*) qui contribue encore à activer les relations entre les deux pays.

La Hollande a toujours été pour les Allemands un débouché de prédilection. Ils en vantent la stabilité politique, les ressources financières; ils en apprécient au point de vue du transit la situation géographique et les visites que se sont faites cette année les souverains et souveraines des deux pays ont encore accru l'attraction des Hollandais pour leurs puissants voisins.

Les rapports de notre consul général, M. Lai-

gues, nous montrent l'article allemand pénétrant chaque jour davantage dans les habitudes des acheteurs. Les articles dits « de Paris » proviennent des manufactures allemandes. Les bazars « français » de toute la région néerlandaise font la plupart de leur commandes en pays allemand (1).

En Belgique, l'Allemagne a trouvé aussi un débouché important, encore que depuis quelques années, en raison du grand développement industriel de ce pays, les importations allemandes y soient moins faciles.

De 1896 à 1899 le mouvement d'affaires de l'Allemagne avec la Belgique a passé de 322 millions à 491. L'importation a augmenté de 130 millions et l'exportation de 39. Il n'est pas jusqu'à la coutellerie de Solingen qui ne fasse une concurrence terrible à celle de Liège (2).

On va jusqu'à prétendre que le commerce d'Anvers est aujourd'hui moins belge qu'Allemand. Il est certain que l'Allemagne a attaché en quelque sorte cette ville à la fortune de l'Empire germanique; les agents politiques et commerciaux de l'Allemagne y pullulent, et l'influence des maisons de commerce allemandes y paraît prépondérante (3).

(1) Mouvement d'affaires de l'Allemagne avec la Hollande (en millions de marcs) :

	1896	1895	1894	1893
Exportations	162.632	166.331	199.179	214.176
Importations	262.265	245.133	244.017	240.688

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 1er février 1900, p. 183, d'après le *Bulletin de la chambre de commerce de Liège*.

(3) Deiss, *Anvers et la Belgique maritime*, 1899, chap. IV.

Quoi de plus triste surtout que la comparaison entre les progrès continus du pavillon allemand dans ce port et la décadence du pavillon français. L'Allemagne y vient immédiatement après l'Angleterre. Elle n'y figurait en 1875 qu'avec 327 navires et 132.948 tonneaux. En 1897 elle a été représentée par 897 bâtiments jaugeant 1.278.832 tonneaux. Et les chiffres de 1898 attestent une augmentation de 64 navires et de 81.372 tonnes. La « Hamburg-Amerika Linie » a choisi Anvers comme port d'escale pour le nouveau service qu'elle a organisé sur la Chine et le Japon. La marine marchande allemande est déjà prête à accaparer à son profit les envois que les industriels belges font dans l'Extrême-Orient (1).

En Angleterre, les Allemands ont aussi une situation très solide. Ils y sont au nombre de 55.000

(1) Mouvement d'affaires entre l'Allemagne et la Belgique (commerce général) :

	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
	—	—
	francs	francs
1875.....	585.471.000	581.989.000
1895.....	543.274.811	591.698.666
1896.....	558.663.355	600.707.382

V. sur la « Conquête de la Belgique par les Allemands » *Réforme économique*, 4 avril 1897, p. 432. Le port d'Anvers n'a reçu en 1897 que 105 bâtiments français, alors qu'il en recevait 342 en 1875! C. le rapport de M. Carteron, *Moniteur officiel du commerce*, 9 mars 1899, p. 378. Les dernières statistiques concernant le mouvement du port d'Anvers indiquent dans le relevé des navires des divers pays, pour 1899, 892 Allemands contre 125 Français, *Moniteur officiel du commerce*, 25 janvier 1900, p. 125.

(dont la moitié à Londres) et surtout ils y expédient leurs produits. Partout on dénonce, à la suite de M. Williams, l'invasion de ceux-ci : elle a augmenté de 30 0/0 dans les vingt dernières années.

L'exportation allemande en Angleterre croît beaucoup plus vite que l'exportation anglaise en Allemagne. Les fabricants allemands déploient un grand zèle pour amener sur le marché anglais des objets de style anglais.

Ce qu'on reproche au contraire le plus en Allemagne aux Anglais, c'est leur manque d'adaptation au goût du client et le peu de bonne volonté qu'ils mettent à se conformer à ses désirs.

La France n'est pas le pays avec lequel l'Allemagne se flatte le plus de développer ses relations commerciales[1]. Le mouvement d'affaires entre les deux nations s'est cependant notablement accru en 1898. Ainsi l'Allemagne nous a envoyé 123.000 quintaux de fer brut de plus qu'en 1897 ; l'augmentation a été de 220.000 quintaux pour les céréales, de 149.000 pour les farines, de 300.000 pour la houille.

Quand à nos exportations en Allemagne elles ont augmenté eette année (1899) de 34.486.442 francs ce qui tient en partie au développement de la prospérité et de la richesse chez nos voisins.

Nos objets manufacturés jouissent heureusement encore en Allemagne d'une excellente réputation, le malheur est que nous ne savons pas les faire

(1) *Jahresbericht des Handels-Museums zu Frankfurt für* 1898, p. 21.

valoir, et notre commerce n'a plus dans ce pays la situation à laquelle il serait en droit de prétendre.

Ce qu'il est intéressant de constater c'est que l'Allemagne nous vend déjà presque autant qu'elle nous achète : 309 millions contre 380 (1). Partout en France, chez nos boutiquiers comme dans les foires on trouve des objets allemands (jouets, quincaillerie, livres, gravures, lampes).

Une partie des articles à bon marché de nos bazars sont encore d'origine allemande, on les fait passer pour articles « de Paris » et le patriotisme est ménagé. Le commerce allemand est d'une adresse merveilleuse pour tourner les obstacles. Il a su s'entendre avec certaines fabriques pour y organiser des dépôts qui ne laissent pas soupçonner la provenance exotique de certains objets. Je connais même en Allemagne des fabriques de drapeaux tricolores qui ne sont assurément pas destinés au marché intérieur.

On sait quelle quantité d'allemands il y a à Paris. Ils n'y ont jamais été plus nombreux que mainte-

(1) Tableau sommaire de nos relations commerciales avec l'Allemagne :

	Importation de France en Allemagne		Exportation d'Allemagne en France	
	en millions de marcs	0/0 de l'importation totale	en millions de marcs	0/0 de l'importation totale
	—	—	—	—
1893.....	241,4	5,8	203,1	0,3
1894.....	214,1	5,0	188,1	0,2
1895.....	229,9	5,4	202,8	5,9
1896.....	233,6	5,1	201,6	5,4
1897.....	248,9	5,1	210,4	5,6
1898.....	265,3		205,9	

nant. Le faubourg Saint-Antoine en particulier est plein d'ouvriers allemands; les employés de commerce allemands pullulent chez nous et ne se font pas faute de communiquer à leurs compatriotes des modèles de nos meilleures maisons. La finance allemande tient à la Bourse de Paris une place considérable. La France reste le pays d'Europe où l'émigration allemande est la plus forte.

Dans toute l'Europe centrale les produits allemands sont fort répandus. L'Allemagne s'efforce depuis longtemps de s'insinuer en Suisse : le percement du Saint-Gothard lui a rendu la tâche plus facile. Elle a d'ailleurs des représentants officiels dans le conseil d'administration de la compagnie. Le transit allemand a fait la richesse des chemins de fer suisses. Et pendant que nous avions rompu nos traités séculaires avec ce petit pays, qui avait cependant une préférence marquée pour nos produits, les Allemands se sont enpressés de prendre notre place. « L'importation comme l'exportation, dit M. Soulange-Bodin, accusent des plus-values remarquables. L'exportation allemande a beaucoup plus augmenté que l'importation suisse : elle a eu surtout pour objet les produits de l'industrie textile, les drogues, les produits chimiques, les objets de consommation, les cuivres, les bois, les houilles, les produits de l'agriculture et le bétail ».

L'importation croissante de l'Allemagne en Suisse, s'est particulièrement affermie en 1898. Son exportation a augmenté dans une proportion très considérable. Elle se place sans conteste au premier rang.

Son exportation représente 30 0/0 du total des produits importés sur le territoire de la confédération (314 millions au lieu de 306 en 1897) qui à son tour expédie pour 194 millions de marchandises (1). L'augmentation a été, par rapport à 1897, de 10 0/0 à l'importation et de 3 0/0 à l'exportation.

Nous n'avons pu malgré un léger progrès de 14 millions reconquérir le marché que notre guerre douanière avec la Suisse nous a fait perdre au profit des Allemands; la situation de l'Allemagne est maintenant bien forte dans ce pays.

Il suffira pour se rendre compte du mouvement d'affaires de l'Allemagne avec l'Autriche de parcourir les rapports consulaires autrichiens insérés dans le *Handels-Museum*. Plusieurs séjours dans ce pays m'ont permis de reconnaître moi-même l'importance qu'y ont prise les produits allemands de toute sorte (2).

En Hongrie les Allemands font aussi de grands progrès; une partie notable des sommes nécessaires pour la construction de nouveaux établissements industriels à Budapest est souscrite par des maisons de Berlin.

Dans l'Europe méridionale l'Allemagne fait chaque année plus d'affaires : « En Espagne, nous

(1) Rapport de M. A. de Chateauneuf, *Moniteur officiel du commerce*, 21 décembre 1899. Notre importation en Suisse ne représente que 11,5 0/0 du total des produits étrangers que reçoit ce pays.

(2) Cf. Rapport de M. Gauthier. *Moniteur officiel du commerce*, 23 mars 1899, p. 455. V. aussi *Antichauvinistiche magyarische Wirthschaftspolitik Export*, 17 août 1899, p. 403.

dit un de nos consuls, l'article français est délaissé depuis que la production allemande a envahi les marchés... Les Allemands, ajoute-t-il, excellent dans la fabrication d'articles d'une certaine apparence extérieure, et par suite d'une vente facile... et puis ils savent se plier aux exigences de l'acheteur : l'Allemand fabrique et livre ce que demande le client » (1).

Il convient d'ajouter cependant que le retard apporté à la conclusion d'un traité de commerce entre les deux pays a été préjudiciable à l'industrie et au commerce allemands.

En Italie les exportations de l'Allemagne sont de près de 150 millions. La Chambre de commerce française de Milan signale énergiquement « l'infiltration des produits allemands qui ont accaparé la place que la France occupait jadis dans ce pays(2) ».

Les ventes allemandes en Italie ont décuplé depuis la guerre. Les Allemands fondent en ce moment dans ce pays des fabriques de sucre et se jettent sur les entreprises agricoles(3).

On m'écrivait naguère qu'à Rome, les objets de

(1) Sur l'accroissement du commerce allemand en Espagne, v. le rapport de notre consul général, M. Lacoste, *Moniteur officiel du commerce*, 2 mars 1899, p. 309 et sur le nouveau traité conclu entre l'Espagne et l'Empire, v. *Export*, 22 juin et 6 juil et 1899, p. 305 et 331.

(2) Quand l'Italie rompit avec nous ses relations commerciales, l'Allemagne saisit avec empressement l'occasion qui lui éta it offerte et ses exportations augmentèrent de tout ce que les nôtres perdirent. *Deutsche Fortschritte in Italien*, *Export*, 21 juillet 1898, p. 350.

(3) Rapport du baron Rousseau, *Moniteur officiel du commerce*, 16 novembre 1899, p. 732, v. *Ibid*, 14 juillet 1898, p. 40.

piété dont s'approvisionnent les magasins de cette ville à l'occasion du Jubilé de 1900 sont pour la plupart de provenance allemande.

Ce sont des Allemands qui effectuent les travaux de percement du tunnel du Simplon. L'Allemagne est entrée en pourparlers avec la Suisse afin d'utiliser le mieux possible à son profit cette voie nouvelle de pénétration (1).

L'Angleterre se plaint d'ailleurs comme nous. Un rapport de l'attaché commercial de l'ambassade anglaise à Rome nous dit que l'importation des produits chimiques, des marchandises en fer, de l'acier et des fleurs artificielles de provenance allemande va toujours augmentant; même « les cotonnades anglaises, qui, jusqu'ici, n'avaient rien à craindre, paraissent en souffrir par l'empressement que montrent les Allemands à se conformer, autant que possible, aux désirs de leurs clients, par rapport à la qualité et à l'emballage des marchandises, ainsi que par l'habitude des négociants et industriels allemands de tenir leurs comptes en monnaies italiennes et de prendre à leur charge les oscillations qui se produisent dans le change, ainsi que par les renseignements plus complets et en même temps plus exacts qu'ils savent se procurer sur la solvabilité des gens avec lesquels ils sont en affaires. Il y a aussi, dit-il, plus de rapi-

(1) Rapport de M. de Clercq, consul général à Gênes, *Moniteur officiel du commerce*, 9 mars 1899, p. 621. Cf. J. Michel, *Le percement du Simplon*, *Correspondant* du 25 novembre 1899, p. 732.

dité dans l'exécution des commandes, de la part des Allemands, dont la main-d'œuvre est aussi moins chère ».

« La bonneterie de coton de Chemnitz, dit un autre rapport, a pris la place de nos marchandises. Nos importations de tissus de chanvre sont tombées presque à rien! ».

Depuis le percement du Saint-Gothard le nombre des négociants allemands qui se sont établis dans les principales villes du pays est considérable; ils ne prennent même pas la peine de dissimuler leur objectif qui est de se substituer aux Français. La situation financière de l'Italie étant d'ailleurs peu brillante, on comprend que les Italiens, tout en reconnaissant la supériorité des produits français, donnent la préférence aux marchandises allemandes en raison de leur bas prix.

En Grèce la situation des Allemands a depuis quelque temps singulièrement grandi. Une foule de maisons allemandes sont représentées dans les principales villes de ce pays. « Elles ont, nous dit un rapport consulaire, l'habileté d'offrir aux négoçiants grecs des facilités de paiement qui sont très tentantes pour ceux-ci ». La Grèce qui était surtout une bonne cliente de l'Angleterre est en train de lui retirer sa pratique (1).

Depuis quelques années le mouvement d'affai-

(1) Il est question en ce moment d'acheter les pièces Krupp qui sont disponibles en Allemagne par suite de l'introduction du canon à tir rapide dans l'armée allemande.

res entre l'Allemagne et la Turquie avait un peu fléchi [1]. Les troubles d'Arménie, la guerre gréco-turque, les mesures de quarantaine à l'égard des navires, avaient ralenti les opérations commerciales. En novembre 1898, Guillaume II a trouvé le moment opportun pour ranimer le mouvement des affaires et se ménager de nouveaux avantages pour l'avenir. Mettant une sourdine à ses élans de sentimentalité religieuse, il a voulu profiter de son voyage à Jérusalem pour rendre visite, avec une politesse qui a paru excessive, au Sultan rouge, au grand massacreur des Arméniens : l'intérêt politique et économique avant tout! Le terrain d'ailleurs avait été soigneusement préparé.

Les marchands de Salonique avaient une préférence marquée pour les produits français. « Maintenant, écrit un consul, l'importation française diminue au profit d'autres pays. L'Allemagne a dépassé la France. Les produits chimiques allemands en particulier sont très réputés. Dans tous les pays soumis à la domination turque l'influence

(1) Importations allemandes en Turquie :

	Quintaux métriques	Marcs
	—	—
1893	262.054	40.961.000
1894	401.741	34.384.000
1895	588.769	39.028.000
1896	353.611	28.021.000

V. *Handels-Museum*, 7 juillet et 29 septembre 1898, p. 436. Cf. le *Moniteur officiel du commerce* du 25 août 1898, p. 240, et l'article *Deutschland's Export nach der Balkanhalbinsel*, 1897, dans la revue *Export* du 19 mai 1898, p. 248.

allemande augmente considérablement. Le rôle joué par l'Allemangne dans la guerre gréco-turque a fortement contribué à ce résultat [1] ».

On vend beaucoup d'armes à Constantinople. « Ces armes (il s'agit de pistolets de poche), nous dit la Chambre de commerce, venaient autrefois de la France, ensuite de la Belgique. Actuellement c'est l'Allemagne qui les importe. Ces pistolets sont réexpédiés dans l'intérieur, ils n'ont absolument aucune valeur offensive... Quant aux armes de guerre et aux munitions elles viennent *toutes* d'Allemagne depuis quelques années..., et atteignent un chiffre considérable. Actuellement l'infanterie ottomane a le fusil Mauser. Les canons sont fournis par l'usine Krupp. Les sabres et lames de sabre pour officiers viennent aussi d'Allemagne [2] ».

Les rapports des Chambres de commerce allemandes parlent fréquemment du profit que beaucoup de maisons allemandes retirent déjà et espèrent retirer plus abondamment encore pour l'avenir, de la création de chemins de fer dans la presqu'île des Balkans [3].

Le voyage de Guillaume II a causé une grande

(1) *Handels-Museum*, 9 juin 1898. Cf. le rapport de M. Dubreuil, *Moniteur officiel du commerce*, 8 février 1900, p. 216.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 13 janvier 1898, p. 34. Le consul de Scutari nous apprend de son côté que les Austro-Allemands font à eux seuls les deux tiers de l'importation en Albanie.

(3) V. notamment *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer zu Chemnitz für* 1897, p. 49. V. aussi Heintze. *Eisenbahnen in der Türkei*, 1896.

impression en Turquie et les Allemands y sont traités maintenant avec une déférence particulière. Ce sont des officiers de Berlin qui ont servi d'instructeurs à l'armée ottomane, l'escadre a été remise en état de navigation par les soins de l'amiral Von Hofe détaché à cet effet de la marine allemande. « Les Allemands jouissent d'une grande faveur auprès du sultan. Par contre, les Anglais sont vus d'un très mauvais œil dans toute la population musulmane. Les dernières mesures prises en Crète, à l'instigation du gouvernement britannique et que la situation rendait impérieusement nécessaires ont contribué à entretenir ce sentiment hostile. Le sultan compte maintenant beaucoup sur son ami l'Empereur d'Allemagne ».

Pour flatter le goût bien connu de ce dernier pour la représentation on lui a fait passer une revue de troupes : 10.000 hommes ont été habillés de neuf pour la circonstance ; le sultan a fait éclairer les appartements préparés pour son hôte à la lumière électrique : c'est une maison allemande, la maison Siemens et Halske, qui a été chargée de ce travail.

Le *Hamburger Correspondent* envisageait, il y a quelques jours, sous les couleurs les plus brillantes, l'avenir commercial de l'Allemagne en Turquie, en déclarant que le voyage de l'Empereur avait contribué dans une large mesure à assurer son succès futur [1].

(1) Il y a actuellement une reprise sensible des affaires. L'industrie

L'Allemagne va créer une chambre de commerce à Constantinople.

En Serbie, en Roumanie, en Bulgarie, les progrès des Allemands sont aussi très notables.

En Serbie, tandis que notre commerce d'importation reste à peu près stationnaire, celui de l'Allemagne, grâce à des tarifs de transport à prix réduit (surtout les tarifs par voies fluviales), grâce aux nombreux commis-voyageurs qui viennent deux fois par an s'informer des besoins de la clientèle, grâce aux crédits de six mois et plus, ne cesse de se développer (1).

Le Serbe, disait naguère Arvède Barine, d'après un rapport consulaire anglais, est très attaché aux formes et aux modèles que lui ont transmis ses ancêtres. Il tient beaucoup plus à avoir un couteau à l'ancienne mode qu'un couteau bien

textile allemande est parvenue à « remporter de véritables succès sur le marché turc » (Rapport de M. E. Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 2 février 1899, p. 156; 24 avril, p. 259). Ce sont des maisons allemandes qui ont obtenu la concession de l'éclairage électrique dans plusieurs villes de Turquie.

Sur le progrès des importations allemandes dans la péninsule des Balkans en 1898, v. *Handels-Museum*, 23 mars 1899, p. 140. Cf. sur l'avenir de la Turquie, *Contemporary Review*, avril 1899, et sur notre déclin commercial dans ce pays, *Science sociale*, mai 1899, p. 111.

(1) Rapport de M. Patrimonio, ministre de France, *Moniteur officiel du commerce*, 6 janvier 1898, p. 25. Les importations allemandes en Serbie ont été en 1897 de 4.808.235 francs (au lieu de 3.549.774 en 1896). Elles sont redescendues, il est vrai, à 4.288.112 francs en 1898. C'est encore un beau chiffre par comparaison avec celui de la France qui n'est que de 652.000 francs. L'Allemagne vient immédiatement après l'Autriche dans le mouvement d'affaires de ce pays. V. *Moniteur officiel du commerce*, 2 novembre 1899, p. 638.

trempé, mais d'une forme nouvelle, et ce n'est pas par pur caprice de sa part : étant donnée sa manière de s'en servir, il se coupe moins les doigts avec le vieux modèle. Les fabricants anglais (nous pouvons ajouter les fabricants français) n'ont pas voulu se soumettre. Survient un Allemand qui s'empresse de copier un vieux couteau. Les siens ne coupent pas et ceux des Anglais coupent, mais ce n'est pas l'important !... La question de modèle ajoute le consul anglais, est également décisive pour les autres instruments (1).

En Roumanie, l'Allemagne occupe aujourd'hui le premier rang parmi les pays importateurs : ses importations métallurgiques par exemple ont triplé depuis huit ans. Les Allemands se jettent aujourd'hui sur ce pays et y ont déjà placé beaucoup d'argent : 760 millions de francs, alors que la France n'en a que 220 et la Roumanie elle-même que 200. « La Roumanie, dit M. Stroell dans une remarquable étude sur les rapports politiques et économiques de l'Allemagne avec la Roumanie, est un débouché excellent pour le commerce allemand, et doit se féliciter de s'être affiliée à la politique commerciale des dernières années ayant pour but d'unir tous les États de l'Europe centrale pour en faire comme un seul terrain économique ayant des intérêts communs (2) ».

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 15 septembre 1896.

(2) *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft* de Schmoller, t. XIX, 2e semestre, 1895, p. 1143. Cf, *Deutsch-Rumänischer Handel*, *Handels-Museum*, 27 janvier 1898, p. 46.

Les relations commerciales de l'Allemagne avec la Roumanie avaient même jusqu'en 1896 pris des proportions vraiment inouïes. Les importations avaient décuplé en quelques années : de deux millions de francs, elles avaient passé à 18 millions. Il y avait eu en 1897 un léger recul[1]. Mais le *Centralblatt für die Walzwerke* nous apprend que la plus grande partie des crédits (60 millions de francs) votés par le gouvernement de Roumanie pour construction de chemins de fer, de ponts et travaux de fortifications ont été consacrés à des commandes faites en Allemagne.

« L'Allemagne, écrit le consul allemand de Kustendje, prend une large part au mouvement d'importation de ce pays. Il n'y a qu'un an que les charbons allemands ont fait leur apparition ici et maintenant le gouvernement roumain fait des commandes à un syndicat de Westphalie. Les charbons westphaliens arrivent en Roumanie par le port de Rotterdam. L'ouverture de la *Deutsche Levante-Linie* facilite singulièrement les relations avec l'Allemagne. Les marchandises qui demandaient jadis des mois pour arriver à Kustendje y parviennent maintenant en 20 ou 25 jours. Aussi l'importation allemande fait-elle ici de grands progrès ».

La compagnie Fives-Lille avait été appelée il y a quelques mois par les fondateurs de l'usine de

(1) Rapport du consul G. Wiet, *Moniteur officiel du commerce*, 3 mars 1898.

Marasesei pour collaborer à la direction. Elle n'a pu vaincre la concurrence des industriels allemands qui en échange de la fourniture du matériel ont souscrit le tiers du capital social (1).

Et il paraît que pour les produits textiles la situation est encore meilleure que pour les produits métallurgiques (2). L'Allemagne semble actuellement redoubler d'efforts pour s'assurer le marché de toute cette région (3).

En Bulgarie il en est à peu près de même, à tel point qu'au dire de notre consul, la langue la plus usitée commercialement dans ce pays, c'est aujourd'hui l'allemand. De 1896 à 1897 l'Allemagne y a réalisé un progrès de 1.100.000 francs (4).

« De toutes les nations européennes l'Allemagne est celle qui a le plus développé son mouvement d'affaires avec ce pays; il a triplé depuis dix ans » (5).

L'augmentation du mouvement du port de

(1) Rapport de M. Descos, *Moniteur officiel du commerce*, 14 décembre 1899, p. 922. Cf. ci-dessous, *notes additionnelles*.

(2) *Deutsche Textil-Waaren in Rumänien*, *Deutsche Industrie-Zeitung*, 5 octobre 1899, p. 547.

(3) *Versuche zur Hebung des deutsch-rumänischen Handels-und Passagier Verkehrs*, *Handels-Museum*, 19 octobre 1899, p. 500. V. aussi *Moniteur officiel du commerce*, 23 novembre 1899, p. 755. La situation est un peu difficile en ce moment (décembre 1899) par suite d'une mauvaise récolte : on évalue le déficit de cette année à 200 millions. Le bétail roumain, jadis facteur important dans l'exportation du pays, est aussi en décadence. De 89 millions dans la période 1880-1885, l'exportation est tombée à 24 millions. La Banque nationale a dû élever l'escompte à 8 et même 9 0/0.

(4) Boris Minzer, *Zwei Jahrzehnte deutsch-bulgarischer Handelsbeziehungen*, *Die Nation.*, 27 janvier 1900, p. 232.

(5) Rapport de M. Eugène Dubief, *Moniteur officiel du commerce*,

Bourgas avec l'Allemagne a été cette année de 495.951 francs; aucun autre pays n'arrive à un tel chiffre (1).

2° *En Asie.*

C'est surtout lorsqu'on jette les yeux sur le commerce de l'Allemagne dans les autres parties du monde qu'on est étonné de ses progrès. L'Allemagne estime en effet que l'Europe ne saurait lui offrir un marché comparable à ceux qui s'ouvrent à elle en Asie, en Afrique, dans les deux Amériques et même en Océanie. « La Chine, le Japon, l'Amérique centrale et méridionale, me disait un commerçant allemand, nous offrent à tout prendre des débouchés supérieurs à ceux des marchés européens réunis ». Quelques chiffres suffiront pour édifier le lecteur à cet égard.

Commençons par la Turquie d'Asie.

Il y a déjà plusieurs années que l'Allemagne a commencé à préparer le terrain commercial pour elle dans l'Asie mineure. Comme mesures préliminaires elle a poussé ses nationaux à coloniser l'Asie mineure. Elle a fondé à Brême la *German Persian commercial association* qui a une agence à Bushir sur le golfe Persique, a signé un arrangement avec la Roumanie pour avoir entre Berlin et Bukharest un service rapide, qui permet de ga-

9 mars 1899, p. 385. Cf. *Industrie und Gewerbe in Bulgarien, Handels-Museum*, 14 décembre 1899, p. 595.

(1) Rapport de M. Aldrovandi, *Moniteur officiel du commerce*, 18 janvier 1900, p. 94.

gner Constantinople depuis Berlin en 48 heures, et un nouveau service postal a été également établi entre les deux villes.

« Les marchandises importées par les ports de Smyrne et de Constantinople, dit notre consul de Rhodes, sont toutes allemandes... car elles se vendent encore meilleur marché que nos produits similaires français ». Mêmes lamentations de la part de notre consul de Trébizonde : « Le commerce allemand se développe chaque jour dans cette partie de la mer Noire ». Le consul d'Alep nous apprend que l'Allemagne depuis une dizaine d'années est en train de nous remplacer. « Les fabricants allemands, nous dit-il, mettent un soin jaloux à flatter les goûts de leur clientèle. Ils vont même parfois jusqu'à créer, sur une simple demande, des articles nouveaux appropriés aux besoins de la vie que mènent les Orientaux; ils sont servis en cela par une multitude de commis-voyageurs, dont les investigations scrupuleuses et fréquentes éclairent les fabricants sur toute amélioration à réaliser » (1).

Le consul anglais de cette dernière ville soumettait naguère à son gouvernement ces réflexions significatives : « Je suis malgré moi de moins en moins anglais. Mes chaussures sont françaises, mes habits allemands, les chaises de mon bureau sont de fabrication allemande, il en est de même de mes plumes, de mon papier et de mon tapis. La

(1) Grunzel, *Die wirthschaftlichen Verhältnisse Kleinasiens*, 1897.

bière que je bois est aussi allemaude. Il ne restera bientôt plus d'anglais dans ma maison que ma chair et mes os et les sentiments immuables qui m'animent. Oui, je dois le reconnaître avec tristesse, le commerce anglais en Syrie recule tous les jours [1] ».

« Nos voyageurs de commerce, écrit de son côté notre consul, continuent à laisser le marché de Damas à l'entière discrétion de leurs rivaux... Nous pourrions vaincre cette concurrence, si nos industriels s'occupaient aussi activement que leurs concurrents du placement de leurs produits. On évalue déjà à 20 0/0 la part de l'Allemagne dans le commerce des étoffes dans le Levant, et Jaffa port jadis si français est en voie de devenir allemand » [2].

C'est la question des chemins de fer qui préoccupe aujourd'hui le plus les Allemands. On sait que la compagnie des chemins de fer d'Anatolie, qui représente en Asie les intérêts de la *Deutsche Bank*, a obtenu la construction et l'exploitation de la ligne de Koniah à Bagdad. C'est un succès pour la diplomatie allemande. Et nous devons nous fé-

(1) Cf. le rapport du consul général d'Autriche à Trébizonde. *Handels-Museum*, 9 juin 1898, p. 393, et le Bulletin de la Chambre de commerce français de Smyrne. Plusieurs membres de la Société de colonisation allemande viennent de constituer un groupe spécial pour la colonisation de l'Anatolie.

(2) Le *Bulletin de la Chambre de commerce française de Constantinople* déclare aussi que nous pourrions encore, si nous le voulions, lutter facilement dans le Levant, avec le commerce allemand, V. *Réforme économique*, 1er octobre 1899, p. 1015.

liciter que la Banque ottomane qui représente les intérêts français ait pu se réserver de souscrire une part importante du capital de fondation. Le chemin de fer de Bagdad doit être prolongé par les Allemands jusqu'au golfe Persique qui va être ainsi bientôt à 5 ou 6 jours de Berlin (1).

L'Allemagne ne perd pas son temps. Elle a déjà envoyé en octobre 1899 une mission d'études : le consul général Stenwich après s'être rendu à Alep est allé rejoindre le reste de la mission dans la vallée de l'Euphrate où les ingénieurs von Knapp, Mackensen et Habich étudient le tracé de la voie et son prolongement jusqu'à Bassorah (2).

Le nombre des consulats allemands en Asie mineure doit être augmenté et il s'est formé une *Deutsch-Orientalische-Exportgesellschaft* qui a son siège à Berlin avec des succursales à Constantinople, Smyrne et le Caire, et doit organiser dans un certain nombre de villes des entrepôts allemands. Les usines métallurgiques se félicitent déjà des résultats obtenus.

Mais c'est en Palestine surtout, dans ce pays où notre influence a été si longtemps prépondérante,

(1) *Kleinàsiatische Eisenbahnen, Handels-Museum*, 14 décembre 1899, p. 599. Cf. Oberhammer und Zimmerer. *Durch Syrien und Kleinasien*, Berlin, 1899, Max von Oppenheim, *vom Mittelmeer zum Persischen Golf*, 1900, et *Revue d'Orient*, 10 janvier 1900, p. 14. V. aussi *ibid.*, 20 novembre 1899.

(2) On estime que plus de 70 0/0 des dépenses nécessaires iront en Allemagne. La prolongation jusqu'à Bassorah en doublant la longueur de la ligne doublerait aussi le bénéfice des industries germaniques.

où l'on reconnaît encore unanimement notre protectorat moral, que la situation des Allemands a grandi. Depuis plusieurs années déjà, le mouvement de nos importations diminuait, alors que celui de l'Allemagne augmentait[1]. Dès 1897, la mauvaise volonté du sultan pour les clients de la France s'est manifestée en plusieurs circonstances. Les Allemands ont été les ouvriers d'une sorte de conspiration générale contre notre influence. Le voyage de l'Empereur a notablement accru l'importance des relations de l'Allemagne avec cette contrée[2].

Tout récemment encore (janvier 1900), il se constituait à Stuttgart, à l'instigation du baron de Ellrichshausen, un « *Deutscher Hilfsverein für Palästina*, qui se propose surtout de fournir de l'argent (à 4 0/0) aux Allemands installés en Palestine pour qu'ils puissent agrandir leurs entreprises ». On a déjà recueilli plus de 100.000 marcs et le roi de Wurtemberg en a promis 10.000. Dès aujourd'hui les Allemands forment des groupes importants en Palestine et en Syrie [3].

Les voici qui pénètrent en Perse. Ils veulent profiter de l'intervention de la Russie pour y développer leur commerce et se substituer le plus possible aux Anglais. Il ne peut que nous être utile, écrivait il y a quelques jours la *Gazette de*

(1) E. Lamy, *La France du Levant; Les causes de déclin*. Revue des Deux-Mondes, 15 avril 1899, p. 837.

(2) V. ci-dessous, appendice II.

(3) *Questions diplomatiques et coloniales*, 15 décembre 1899, p. 483.

Cologne, qu'une main ferme comme celle de la Russie, apporte de l'ordre et de la stabilité dans le pays et rende possible la mise en valeur rationnelle des grandes richesses inexploitées que renferme le sol de la Perse. Cela peut être surtout fort avantageux pour nous, en raison de l'entreprise allemande des chemins de fer de Bagdad (1).

Les Allemands ne sont pas mécontents de leur mouvement d'affaires avec les Indes, en dépit de la situation qu'y ont les Anglais et des perturbations si préjudiciables aux Européens dues aux variations du change (2).

« Il y a aux Indes, dit M. Klobukowski, quatre ou cinq maisons françaises contre une trentaine de maisons allemandes. Celles-ci travaillent également pour des maisons françaises, mais de façon à les éliminer progressivement. Elles se renseignent, recueillent des documents, et leur activité, qui inquiète si fort les Anglais, fait contraste avec notre incurie. Aussi, de la meilleure foi du monde, nos fabricants déclarent-ils que l'Inde est un pays perdu où il n'y a plus rien à faire (3) ».

Notre consul faisait remarquer dans un rapport

(1) On enseigne maintenant l'allemand à côté de l'anglais et du français à l'école polytechnique de Téhéran.

(2) V. rapport du consul allemand de Bombay du 27 juin 1897. Cf. *Jahresbericht der Handels und Gewerbekammer zu Chemnitz für* 1897, p. 37-39.

(3) *Moniteur officiel du commerce*, 20 mai 1897. Signalons toutefois une récente diminution dans les importations allemandes de lainage et de quincaillerie (Rapport de M. Vizzavona, *Moniteur officiel du commerce*, 18 janvier 1900, p. 96).

antérieur que la plupart des articles envoyés aux Indes par les Allemands étaient de « très médiocre qualité, mais d'un bon marché extraordinaire. Les natifs, ajoutait-il, se laissent séduire par la modicité des prix, ne s'apercevant pas qu'ils font un très mauvais calcul ». Peut-être était-il un peu sévère en prétendant que « l'apparition des produits allemands sur un marché déprécie immédiatement la valeur des articles de bonne fabrication européenne et détermine au grand détriment de l'industrie consciencieuse et probe le triomphe de la camelote[1] ».

« L'Allemagne, disait plus récemment le comte de Potier, a vu son commerce de quincaillerie s'accroître considérablement aux Indes dans cette dernière année, avec les outils, qu'elle livre à 30 0/0 meilleur marché que les autres pays. Sous le nom d'articles de Paris nous n'importons que pour 85.000 francs de marchandises, et l'Allemagne en importe pour plus de 300.000. Nous n'importons que pour 550.000 francs de tissus de laine, l'Allemagne en introduit pour 2.411.000 francs[2]. L'Allemagne est même arrivée à supplanter en partie l'industrie indienne du cache-

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 15 avril 1897. Cf. sur l'exportation de machines allemandes aux Indes, *Export*, 9 septembre 1897.

(2) Les dernières statistiques indiquent pour l'importation allemande de lainages un million et demi de roupies, et pour l'importation française, 182 845. *Handels-Museum*, 14 décembre 1899, p. 592. J. A. Robertson, *Review and Tables relating to the Trade of British India with British Possessions and Foreign Countries for the year* 1893-94 *to* 1897-98. Le mouvement général d'affaires de l'Alle-

mire en imitant les tissus employés comme châles, l'article bon marché seulement, mais c'est celui qui se vend le plus (1) ».

La conquête par les Allemands des marchés de l'Indo-Chine et des îles de la Sonde fait également des progrès ; l'Allemagne y a plus que décuplé ses ventes depuis dix ans. « Au Siam même, écrit le consul Hardouin, nous sommes maintenant dépassés (2) ». Aux portes de Saïgon, dans notre Indo-Chine, les principaux moulins à riz appartiennent à une société allemande (3). Et à Haïnan, aux portes du Tonkin, il entre plus de vaisseaux allemands que de français.

Quant à la Chine, il y a déjà longtemps que les Allemands ont engagé d'importantes relations avec ce pays. Il y a un demi-siècle que des maisons de Hambourg y ont des succursales. Déjà en 1889, 712 navires allemands entraient dans le port de Hong-Kong contre 73 navires français (4).

Le commerce de l'Allemagne avec l'Extrême-Orient s'est depuis trois ou quatre ans prodigieusement accru.

magne avec les Indes est triple de celui de la France. *Handels-Museum*, 9 mars 1899, p. 109.

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 16 juin 1998.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 17 mars 1898.

(3) *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er janv. 1899, p. 15.

(4) Au premier janvier 1898, il y avait dans les ports de la Chine ouverts aux Européens, 11.667 Européens installés et 636 maisons de commerce. Sur ce nombre, on comptait 950 Allemands et 104 maisons allemandes, contre 29 maisons françaises et 50 Français seulement. Sur la concurrence industrielle dans l'Extrême-Orient, v. *Moniteur officiel du commerce*, 9 septembre 1897, p. 326.

« En Chine, écrit notre consul de Canton, *toutes* les maisons étrangères qui s'occupent de la vente des articles de quincaillerie sont allemandes [1] ».

« Les relations commerciales de l'Allemagne avec la Chine et le Japon, nous dit de son côté le marquis d'Héricourt [2], ne cessent de s'accroître. Les envois de l'Allemagne ont presque doublé dans ces 8 dernières années. On s'occupe beaucoup ici (à Leipzig) de ces deux marchés. Des livres spéciaux sont publiés sur ces contrées. Dans les journaux, dans les lettres des consuls, dans les rapports des sociétés d'exportation, dans les conférences faites aux sociétés de marchands, partout on invite les négociants à diriger leurs efforts vers ce pays, et on leur donne des renseignements et des conseils pour assurer la réussite [3] ».

« Le pays se transforme, écrit notre consul de Hankéou... Les Allemands ont pris une place considérable. Les maisons existantes, Melchen, Karberg, Carlowitz ont augmenté le nombre de leurs employés, de nouvelles maisons se sont créées; actuellement trois Allemands installent

(1) Cf. le rapport du consul allemand de Canton, résumé dans e *Handels-Museum*, 7 décembre 1899, p. 581.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 23 décembre 1897, p. 806.

(3) Mouvement d'affaires (en millions de marcs) :

	Importations	Exportations
1896	21,7	46,2
1895	19,6	36,0
1894	20,7	28,4
1893	15,2	33,4
1892	13,0	30,1

une albuminerie ». Un éditeur de Brême, M. Max Nössler, qui s'est rendu lui-même au Japon, pour étudier la situation, a eu l'idée de publier un journal allemand-japonais *Japanisch-deutscher Industrie Anzeiger*, ainsi que des catalogues et des prix-courants *en langue japonaise* qu'il fait distribuer au Japon. Il vient d'en faire autant pour la Chine. Les consuls allemands de Yokohama, de Hiogo, d'Osaka, de Nagasaki, et de Shanghaï ont été officiellement invités à lui venir en aide. Ce journal, qui se tire à 1.500 exemplaires, paraît tous les trois mois, et donne une vue d'ensemble de toutes les branches d'exportation, en même temps que l'indication des prix à Yokohama et à Shanghaï. Il paraît d'autre part un journal chinois à Berlin (à la *Internationale Verlagsanstalt*). Ce journal qui porte le titre de *Go-Goa-Chien-Weng*, est patronné par les partisans des entreprises coloniales, et a pour but essentiel le développement de l'exportation allemande en Chine; il est expédié à tous les grands négociants chinois, aux vice-rois, aux mandarins et aux autorités (1).

Il y aurait une longue et curieuse étude à faire sur les efforts que font aujourd'hui les Allemands pour prendre pied en Chine. Nous en dirons quelques mots en parlant de la récente acquisition de Kiao-Tchéou (2). C'est aussi la question des chemins de fer qui est au premier plan.

(1) *Das deutsche Exportgeschäft nach China*, *Export*, 21 juillet 1898, p. 365.

2) V. ci-dessous, appendice III.

Déjà, la ligne Woosung-Shanghaï-Nankin (environ 500 kil.), est entièrement aux mains des Allemands : elle a été exécutée par les frères Hildebrand, ingénieurs prussiens, et les travaux ont été effectués avec une étonnante rapidité. Les Allemands aujourd'hui ne cherchent pas tant à écouler les produits manufacturés qu'à placer à des conditions avantageuses leurs capitaux dans les riches mines de cette contrée, et à prendre une large part dans cette œuvre grandiose de la civilisation de la Chine à laquelle les peuples occidentaux sont appelés. Le terrain est si vaste qu'il y a, disent-ils, place pour tous les peuples. Et il y a bien du travail pour un siècle! Ils veulent être prêts en tout cas à profiter du mouvement d'affaires que l'ouverture prochaine du Transsibérien va amener avec ce pays (1).

Les Allemands se sont encore d'un autre côté rapprochés de la Chine depuis qu'ils ont acheté (juin 1899) les îles Mariannes, Carolines et Palaos. Leurs progrès dans l'Extrême-Orient sont considérables (2) : ils sont devenus de sérieux concurrents

(1) Von Miller, *Der Krieg zwischen China und Japan*, 1895.

(2) Les Allemands viennent maintenant en Chine immédiatement après les Anglais. Ils y exportent déjà pour plus de 50 millions de marcs de marchandises, alors que dans la dernière période quinquennale nos exportations n'ont pas dépassé 3 millions et demi. « Nous ne comptons pour ainsi dire pas, dit M. Henri Breuner, nous avons en Chine des maisons religieuses, mais pas d'établissements commerciaux. Je ne pense pas en effet, ajoute-t-il, que le nombre des maisons françaises dépasse huit ou dix. Nous continuons à payer des commissions à des maisons étrangères soit à l'aller, soit au retour ».

pour le commerce britannique. Il y a aujourd'hui 107 maisons de commerce allemandes en Chine occupant 1.600 personnes.

Le développement des rapports maritimes de l'Allemagne avec la Chine, écrit M. Cor, s'accentue d'année en année. La marine marchande allemande a pris le deuxième rang dans les eaux de la Chine, immédiatement après l'Angleterre. Elle englobe plus de 55 0/0 du mouvement afférent aux marines des états européens en dehors de la Grande-Bretagne. La France et la Suède-Norvège suivent d'assez loin. La navigation au cabotage assure aussi de larges profits aux armateurs allemands. On donne pour le dernier exercice le chiffre de 1901 voyages accomplis entre ports chinois par des navires allemands.

Les entreprises allemandes dans la province de Chan-toung ne peuvent qu'aider à une expansion encore plus considérable de la navigation allemande dans ces parages. On compte beaucoup sur l'importance des mines de charbon de cette région pour assurer à la marine allemande dans les eaux de l'Extrême-Orient, la *prééminence sur les pavillons des autres nations européennes* (1).

On vient de décider l'établissement d'un service de vapeurs allemands dans le bassin du Yang-Tse-Kiang monopolisé jusqu'ici par des compagnies de navigation à vapeur anglaises (2).

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 8 février 1900, p. 221.
(2) V. *German commercial Steamers for the Yang-tse-Kiang, Journa*

Depuis quelques années d'ailleurs les Allemands ont mis un grand nombre de petits vapeurs en circulation sur les côtes de Chine et « se sont faits les rouliers des mers chinoises [1] ».

Ils viennent en outre d'acheter les deux lignes de steamers qui relient la Chine et le Siam, les ports de Singapour, de Bangkok et de Hong-Kong. Cette acquisition contribuera à faire passer à l'Allemagne la suprématie commerciale détenue jusqu'ici par l'Angleterre.

Les Allemands bénéficieront en outre des transports considérables qui se font du Siam en Chine.

Les Allemands cherchent aussi à multiplier leurs relations avec le Japon. « L'Allemagne, nous dit le vicomte du Dresnay [2], se partage maintenant avec l'Angleterre le commerce d'exportation dans cette contrée ». Les importations allemandes y augmentent cinq fois plus vite que les importations anglaises [3].

du Board of Trade, juillet 1899, p. 32. C'est la maison Melchers et Cie de Brême qui a cette entreprise, et quatre vapeurs allemands doivent circuler sur ce fleuve à partir de mars 1900. Cf. Divers articles du *North China Herald* de Shanghaï, notamment 10 janvier 1900, p. 43. « *The Bristish Merchant service* ».

(1) R. Pinion, *La Chine qui s'ouvre*, 1900, p. 43.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 6 janvier 1898, p. 20.

(3) Cf. sur les progrès du commerce allemand avec le Japon, *Handels-Museum*, 13 janvier 1898, p. 19, et 2 décembre 1897, p. 627. L'introduction des cotonnades allemandes au Japon grandit chaque année au détriment des cotonnades anglaises. Cf. Ernest Oppert, *Ostasiatische Wanderungen*, Stuttgart, 1899; *Handels-Museum*, 13 avril 1899, p. 174, et *Moniteur officiel du commerce*, 23 novembre 1899,

Le mouvement comparé des affaires du Japon avec la France et l'Allemagne donne les chiffres suivants : la valeur des produits japonais à destination de la France a été en 1896 de 19.027.889 yens, tandis que le Japon n'a importé que pour 7.682.346 yens de produits français. La valeur des produits japonais à destination de l'Allemagne n'a été au contraire que de 2.972.136 yens, mais le Japon a reçu des produits allemands pour 17.183.953. C'est-à-dire que nous avons reçu sept fois plus de produits japonais que l'Allemagne, mais que nous avons expédié au Japon 60 0/0 de moins que ce dernier pays. La France, en dépit de ses vieilles relations avec ces Japonais que l'on appelle quelquefois les « Français de l'Orient », ne figure plus que pour 4 1/2 0/0 dans les importations au Japon ; l'Allemagne figure déjà pour 10 0/0, et elle expédie dans ce pays quatre fois plus qu'elle n'en reçoit [1].

p. 759. Quelques chiffres donneront une idée des progrès qu'a faits l'importation de machines allemandes depuis 4 ans au Japon (en 1000 yens).

Années.	
1895	20
1896	100
1897	170
1898	135

(1) Byron Brenan, consul d'Angleterre à Canton, dans un récent rapport sur le commerce de son pays avec le Japon, fait de curieuses comparaisons entre les méthodes adoptées par les Allemands et celles suivies par ses compatriotes. V. Journal du *Board of Trade*, janvier 1898, p. 15. Sur l'importation des produits chimiques allemands en Corée, v. *Moniteur officiel du commerce*, 16 novembre 1899.

On comprend que l'Allemagne ait jugé utile d'organiser une grande mission d'études pour se rendre un compte aussi exact que possible des ressources que ces pays d'Extrême-Orient peuvent offrir à son industrie. Subventionnée par un certain nombre de chambres de commerce et pourvue de toutes les ressources nécessaires, cette mission est revenue en Allemagne après une absence de plus de treize mois. Les principaux centres d'opération ont été la Chine et le Japon. Elle a séjourné environ cinq mois dans chacun de ces pays. Elle a également parcouru la Corée, et sur la fin du voyage quelques membres sont allés aux Philippines, au Siam, à Java et dans une partie de l'Inde.

La mission a fait un long séjour à Hong-Kong et à Shanghaï, elle a étudié la vallée du Yang-Tse-Kiang, visité ses principales villes, en particulier celle de Schesi, récemment ouverte, qui, comme centre de l'industrie domestique chinoise et comme point de jonction de plusieurs grandes routes commerciales, prend une place importante dans la vie économique de la Chine intérieure. Elle a étudié surtout de près la riche province de Tche-Kiang et le sud de celle de Kiang-Si au point de vue de l'utilisation des canaux, et visité les deux grandes villes d'antique renommée Hang-Tchéou et Su-Tchéou.

Le Japon a été ensuite parcouru dans toute son étendue de l'île d'Yéso à celle de Kiou-Siou; les membres de la mission ont même jugé à propos de se séparer à cause des très grandes diversités

qui se présentent dans la vie économique de ce pays.

Toutes ces entreprises inquiètent fort l'Angleterre, qui, se défiant de plus en plus de l'Allemagne, proteste de ses bonnes intentions.

L'Angleterre, écrivait récemment le major Cavendish, ancien attaché militaire à Pékin, ne rêve nullement un partage du céleste Empire, elle entend seulement assurer la meilleure situation possible à son commerce, et s'assurer des débouchés dans toutes les parties de la Chine. Or l'empire chinois est actuellement menacé par la Russie : les efforts de la France et de l'Allemagne sont peu de chose à côté de ce danger. La Mandchourie entière est déjà pour ainsi dire russifiée. Les Anglais ne sauraient espérer que la Chine, dont les fonctionnaires sont si corrompus, offre à l'invasion russe la moindre résistance. La guerre de 1895 avec le Japon a montré la faiblesse militaire de la Chine. L'Angleterre ne doit compter que sur elle-même pour maintenir l'intégrité de l'empire chinois. Elle doit suivre la politique qui lui a réussi en Égypte. Les Anglais le comprennent parfaitement. Ils travaillent à se faire donner par le gouvernement chinois la permission d'organiser une armée chinoise avec des cadres en partie anglais, et espèrent obtenir cette permission sans trop de difficultés, car le gouvernement chinois comprend mieux chaque jour le danger qui le menace. La Chine a offert Wei-Hai-Wei à l'Angleterre, précisément parce qu'elle sentait l'impossibilité de maintenir cette position contre la Russie.

L'Angleterre, ajoute Cavendish, saura s'appuyer au besoin sur le dernier traité aux termes duquel la Chine s'engage à ne permettre à aucune puissance de prendre pied dans la vallée du Yang-Tse-Kiang. Si la Chine ne peut offrir aucune garantie à cet égard, l'Angleterre doit se charger d'assurer le respect de cet engagement (1).

La Sibérie prenant chaque jour plus d'importance au point de vue économique, l'effort des Allemands se porte également sur ce vaste pays. Sous le nom de *Deutsche Sibirische Handels-und Schifffahrtsgesellschaft* on a créé à Hambourg une société de capitalistes et d'industriels qui s'efforce d'organiser un trafic maritime régulier entre l'Allemagne et la Sibérie en utilisant les fleuves de l'Obi et de l'Iénisséi. On cherche en outre à développer les relations commerciales déjà existantes entre l'Allemagne et la région de l'Amour ; on a établi des agences commerciales à Moscou, Tiumen et Iénisseisk, agences où seront réunies des collections d'échantillons de toutes les marchandises susceptibles

(1) Le major Cavendish a élaboré au surplus tout un projet d'organisation de l'armée anglo-chinoise : elle devra comprendre une armée du Nord et une armée du Sud. La première qui aura pour base d'opérations Wei-Hai-Wei, sera chargée de défendre le territoire du Yang-Tse contre les Russes. L'autre, avec Hong-Kong pour base, défendra Canton contre toute tentative d'invasion de la France. Cette force militaire ne devra pas être inférieure à 200.000 hommes (répartis en 100 régiments de 2.000) sans parler de l'artillerie indispensable et de troupes montées dans le genre de la cavalerie égyptienne. Il devrait y avoir dans chaque régiment en moyenne 5 officiers, et 5 sous-officiers anglais, ainsi qu'un médecin. Cavendish indique même la façon dont cette armée devra se recruter.

d'être échangées contre les nouveaux produits sibériens (1). Les Allemands n'hésitent pas à chercher à se créer de nouveaux marchés dans ces immenses territoires à peine ouverts à la civilisation et ils font certainement preuve de clairvoyance en s'établissant dans des régions qui ont devant elles beaucoup d'avenir.

La maison Kunst J. Albers de Hambourg a installé une succursale à Vladivostock et cherche de là à répandre ses produits dans toute la contrée. C'est une sorte de « Bon Marché » en miniature qui vend de tout et fait même de la banque. A Keurgane, un industriel allemand achète des boyaux de mouton pour y mettre de la charcuterie à l'usage des troupes (2).

§ 3. — En Afrique.

Les progrès des Allemands en Afrique, bien qu'ils soient moins accentués qu'en Asie, sont aussi notables. Sur la côte de la Méditerranée, en Égypte, en Tripolitaine, en Tunisie, en Algérie, ils trouvent devant eux les Anglais, les Français et même les Italiens, dans des positions trop fortes pour qu'ils puis-

(1) V. *Foreign office, Annual series*, 1898, n° 2104. Cf. Keyserling, *Vom Japanischen Meer zum Ural*. Breslau, 1898. B. Schwarz, *Quer durch sibirien*, 1898. Les Allemands ayant conscience de notre supériorité au point de vue du goût font croire que les articles qu'ils tâchent d'écouler en Sibérie viennent de la France. Communication de M. Mangin, *Bulletin de la société de géographie commerciale*, 1898, nos 7-9, p. 401. V. aussi *Moniteur officiel du commerce*, 7 novembre 1898.

(2) Cf. J. Legras, *En Sibérie*, 1899.

sent du jour au lendemain les en déloger. Et pourtant dans ces pays mêmes, où leur nom était jadis à peine connu, ils sont déjà parvenus à s'introduire en grand nombre.

Les importations dans la Tripolitaine, qui ne dépassaient guère 200.000 francs en 1890, atteignent aujourd'hui près d'un million.

En Egypte, elles ont plus que triplé depuis quinze ans (1). M. O. Horowitz, secrétaire de la chambre de commerce d'Alexandrie, prodigue aux fabricants allemands les exhortations et les avis. Ses conseils concordent tout à fait avec ceux que donnaient récemment à nos nationaux, M. de Lacretelle à Alexandrie et M. Gérard au Caire, leur recommandant de s'occuper davantage des goûts de la clientèle, de la faire visiter par des gens sérieux, d'accorder des facilités de paiement, d'organiser des dépôts bien dirigés, enfin de soigner l'intermédiaire et de lui laisser un assez large bénéfice (2). Ces conseils, les Allemands les suivent malheureusement beaucoup mieux que nous (3).

L'Allemand jette aussi son dévolu sur le Maroc. Le traité de commerce qu'il a conclu en 1890, lui assure de précieux avantages (4). Déjà deux lignes

(1) Rapport de Rennell Rodd, *Foreign office*, 1896, Miscellaneous series, n° 391.

(2) V. *Bulletin de la Chambre de commerce française d'Alexandrie*. Cf. *Moniteur officiel du commerce*, 11 janvier 1900, p. 69.

(3) V. *Handels-Museum*, 13 janvier 1898, p. 21.

(4) Sur le mouvement du commerce allemand à El Arisch, Rabat, Masighan, Mogador, Algadir, Fez, v. Schwob, *op. cit.*, p. 91-95. Cf. la récente étude de M. Gustave Wolfrom. Une ambassade spéciale a

de navigation allemande, la Cie Woermann, et la Cie Oldenburg-portugiesische font le service de la côte atlantique du Maroc, et le nombre des maisons allemandes, et surtout des employés de commerce allemands s'accroît notablement (1).

L'Allemagne va être bientôt reliée par un cable allemand aux Açores. C'est un ancien projet français qui a été abandonné et que l'Allemagne a repris à son compte. Des Açores le câble allemand ira aux États-Unis, et, dans quelques mois sans doute, l'Empereur pourra échanger des messages directs avec l'Amérique.

Les résultats obtenus par les Allemands dans l'Afrique méridionale sont encore plus satisfaisants pour eux que dans l'Afrique du Nord, parce que là ils s'attaquent directement aux Anglais dans leur propre domaine, et c'est jusqu'ici dans les colonies anglaises, à la faveur d'un régime économique plus libéral, qu'ils avaient pu faire les meilleures affaires. Les exportations allemandes vers le Cap, vers Durham, vers Natal, chez les Boërs, à Zanzibar, sont considérables et la position des Allemands se consolide chaque jour. Ce sont actuellement des usines allemandes qui fournissent en grande partie le

été envoyée auprès du gouvernement chérifien (juin-juillet 1898) afin d'obtenir, soi-disant pour un dépôt de charbon, la cession, à bail ou autrement, d'un territoire sur la côte du Maroc.

(1) Rapport de M. H. Gaillar, *Moniteur officiel du commerce*, 25 janvier 1900, p. 125, mais le commerce allemand se développe difficilement dans ce pays. Cf. Victor Collin. *Le Maroc et les intérêts belges*, Louvain 1900, chap. V. Les convoitises européennes.

matériel des lignes de chemins de fer en construction dans cette région [1].

Au cours des quatre dernières années les envois allemands au Transvaal et au Cap ont triplé de valeur. L'Allemagne ne fournissait à ces deux pays en 1892 que pour 4 millions de machines et de matériel de chemins de fer. Elle en fournit pour plus de 12 millions aujourd'hui [2].

L'exportation totale de Hambourg au Cap a passé en 5 ans de 8.600.580 marcs à 22.830.300 marcs, soit une augmentation de 250 0/0 [3]. « Nulle part, dit M. Cor, les relations commerciales de l'Allemagne ne se sont développées plus rapidement qu'au Transvaal. Le port de Hambourg qui, en 1891, n'exportait au Transvaal que 273 quintaux métriques de marchandises valant 42.990 marcs, en a, en 1896, exporté 53.417 valant 6.081.060 marcs. Sur ce chiffre les machines figurent pour 461.520 marcs, les fusils et munitions pour 2 millions 125.650 marcs. La ligne *Ost-Afrika* créée en 1890, qui a son débouché principal dans

(1) *Zum Export nach Sudafrika*, *Export*, 24 août 1899, p. 418. Des négociations ont lieu actuellement entre l'État indépendant du Congo et l'Allemagne qui désire étendre ses possessions jusqu'au lac Kifu, et porter son influence au pays de Ruanda situé au nord du Tanganika.

(2) « Le commerce français n'a au contraire, au Transvaal, fait aucun progrès ». Rapport de M. Aubert. *Moniteur officiel du commerce*, 14 décembre 1899, p. 908.

(3) *Moniteur officiel du commerce* du 6 janvier 1898. Cf. *Trade between Hamburg and Afrika*. *Foreign office*, *Micellaneous series*, septembre 1898, n° 479.

la baie de Delagoa, rend de grands services[1]. Elle attire le plus possible le commerce qui était jusqu'alors aux mains de négociants anglais du Cap. Les relations commerciales allemandes avec la république des Boërs paraissent appeler à un grand avenir ».

Les Allemands ont à Johannesburg une société d'assistance et une sorte de club. Ils sont nombreux aujourd'hui dans cette ville et dans les environs[2].

Les journaux allemands ne manquent pas d'appeler l'attention du commerce allemand sur la situation nouvelle dans laquelle va se trouver l'Afrique méridionale après la guerre. Ils engagent les négociants à prendre dès maintenant leurs mesures pour profiter du discrédit dans lequel vont se trouver leurs concurrents anglais, et pour se glisser à leur place.

Dans l'Afrique orientale la rivalité des Allemands et des Anglais s'accentue. Le gouvernement allemand a informé le conseil colonial qu'il veut prendre en main la construction du chemin de fer qui partant de Dar el Salam se dirigera vers l'intérieur.

§ 4. — En Amérique.

En Amérique, les Allemands ont trouvé un champ d'action plus favorable pour eux que l'A-

(1) *Deutschlands Postdampferverbindungen mit Sudafrika, Handels-Museum*, 7 décembre 1889, p. 588.

(2) F. Reginald Statham, *Sud-Afrika wie es ist.* (Trad. Baltzer, Berlin, 1897). V. aussi E. Foa, *L'invasion européenne en Afrique. Bulletin de la société des études coloniales et maritimes*, 31 mars 1899.

frique dont le climat les éprouve beaucoup.

On sait combien ils sont nombreux dans toute l'Amérique du Nord. Depuis soixante ans plus de six millions d'Allemands se sont établis aux États-Unis. A New-York même, il y en a plus de 400.000 et près de 300.000 à Chicago. Depuis la guerre de sécession surtout, ils ont réalisé des progrès étonnants, surtout aux dépens de notre exportation française. Encore en 1880 nous avions sur l'Allemagne une avance de 120 millions de francs ; douze ans plus tard la proportion est renversée. De 1891 à 1895, la moyenne des affaires de l'Allemagne avec les États-Unis a été de 591 millions de marcs par an ; l'Allemagne vient immédiatement après l'Angleterre, et même dans quelques ports son trafic est plus important que celui des Anglais (1). L'exposition de Chicago a encore augmenté l'afflux aux États-Unis des produits allemands.

Un syndicat de capitalistes allemands a acheté près de cette ville un vaste terrain pour y installer une fabrique d'acier qui est appelée, dit-on, à dépasser toutes les fabriques américaines existantes. Les Allemands en question disposent de capitaux

(1) Mouvement d'affaires des États-Unis avec l'Allemagne :

	1893	1894	1895	1896
Exportation....	458.094	532.939	511.703	584.434
Importation....	354.316	171.115	368.699	383.710

Pour plus de détails, v. ci-dessous appendice IV.

considérables. Ils ont compris combien la concurrence est difficile en Europe sur ce terrain et ils ont, avec l'esprit d'initiative qui les caractérise, décidé de venir sur les lieux même combattre la concurrence américaine (1).

On se plaint néanmoins beaucoup de la difficulté qu'ont aujourd'hui certaines industries à écouler leurs produits vers les États-Unis. Voici par exemple quel a été pour les produits textiles le mouvement des affaires dans la circonscription de Chemnitz en 1895-1896-1897 :

	GANTERIE			TRICOTAGES			ÉTOFFES pour ameublement	TOTAL
	de coton	de soie	de laine	en coton	en soie	en laine		
1895 .	272.164	381.664	409.414	5.099.089	77.482	297.400	88.116	7.465 793
1896.	227.603	192.763	253.179	3.627.016	40.856	169.869	95.097	5.160 420
1897..	209.437	113.131	137.307	3.931.789	42.105	148.361	57.479	5.235 691

La diminution est sensible, mais il y a quelque exagération à dire que le « marché américain s'est fermé (2) ». Le recul de l'année 1896 pour les pro-

(1) Rapport de M. H. Mérou, *Moniteur officiel du commerce*, 1er septembre 1898, p. 281. Une maison allemande de Crefeld, la maison Audiger et Meyer, a pris des arrangements en vue de l'installation d'une fabrique à Paterson. Le capital fixé à 100.000 dollars a été souscrit en grande partie par la *Bergisch-Märkische Industrie Gesellschaft* de Barmen. Plusieurs fabriques d'étoffes allemandes sont à la recherche d'endroits propices pour installer des succursales aux États-Unis.

(2) V. sur les conséquences du tarif Dingley un article du journal du *Board of Trade*, novembre 1897, p. 529, d'après les rapports de l'ambassadeur d'Angleterre à Berlin.

duits de l'industrie textile, a été en partie la conséquence d'un certain encombrement du marché des États-Unis. Mais si l'industrie textile est gravement atteinte, les autres industries allemandes n'ont pas à se plaindre. Ainsi dans le district de Francfort l'exportation s'est notablement relevée, elle a augmenté de 4,6 millions de marcs pour l'année 1897. Il en est de même dans le district de Barmen (notamment en ce qui concerne les produits chimiques, les couleurs, les soiéries et même les cotonnades) (1).

Sur 16 millions 1/2 de francs de jouets importés aux États-Unis, l'Allemagne figure pour 15 millions (et nous pour 950.000 francs seulement) (2).

Les journaux allemands ont fait aussi remarquer avec une vive satisfaction l'augmentation croissante de l'entrée des vins allemands aux États-Unis : 70.980 gallons de plus en 1897 qu'en 1896 (3).

(1) Sur l'importation allemande aux États-Unis, jusqu'au 30 juin 1899, v. *Deutsches Handelsarchiv*, novembre 1899, p. 817. Cf. *ibid.* septembre 1899, p. 426.

(2) Rapport du consul Bruwaert, *Moniteur officiel du commerce*, 24 février 1898. *Handels-Museum*, 3 février 1898, p. 59. L'exportation des produits divers que les Allemands appellent *Galanteriewaaren* (bijouterie, petite quincaillerie, articles de fumeurs, bibelots, etc.), ne cesse de grandir (Lettre du consul de Chicago, *ibid.*, p. 57). Le commerce allemand dans le port de Philadelphie est plus que quadruple du nôtre, 6.550.746 dollars, contre 1.756.269. *Moniteur officiel du commerce*, 25 janvier 1900, p. 143.

(3) D'après la *Börsen Zeitung* nos vins mousseux français auraient subi un recul important. Il n'en serait entré en 1897 que 171.888 bouteilles dans le port de New-York, alors qu'en 1880 le chiffre s'élevait à 342.867.

Au total, l'exportation allemande s'est élevée pendant l'année 1897 à 97.347.000 livres sterling au lieu de 92.425.000 en 1896. Les craintes qui s'étaient manifestées au début ne se réalisent donc qu'à demi (1).

Le fait le plus significatif, c'est la rapide augmentation de popularité et d'usage en Allemagne des machines et des outils américains, qui sont aujourd'hui nous dit un consul « à la mode parmi la classe la plus avide de progrès ». La faveur s'étend spécialement en ce moment aux machines pour faire des chaussures et pour tanner, aux tours et rabots automatiques, aux machines à moudre, et à toute la série des machines employées dans la construction des cycles... Le consul ajoutait, non sans quelque raison peut-être, que cette faveur accordée à l'outillage américain rendra peut-être les manufacturiers allemands plus capables et leur marché intérieur plus indépendant des importations de produits manufacturés des autres pays.

Notons aussi en passant l'influence scientifique énorme que l'Allemagne exerce aujourd'hui sur les États-Unis. On sait avec quelle ardeur les Américains se sont depuis quelques années jetés dans la mêlée scientifique. C'est par milliers qu'ils viennent aujourd'hui en Allemagne s'imprégner des

(1) Au fond on ne désire nullement en Allemagne une guerre douanière avec les États-Unis; on a seulement agité la question d'une conférence des grandes puissances européennes destinée à mettre un terme à la politique d'expansion des Américains. Nous donnons ci-dessous, Appendice IV, un aperçu de la situation économique des États-Unis, et des sentiments de l'Allemagne envers ce pays.

méthodes allemandes. L'influence de la civilisation germanique aux États-Unis grandit avec une extrême rapidité (1).

Il n'y a pas aux États-Unis moins de 23 sociétés allemandes destinées à venir en aide aux émigrés allemands. La plus importante est la *German Society of Chicago* qui dispose d'un capital de plus de 40.000 dollars. A Milwaukee 66 0/0 des habitants sont allemands; viennent ensuite Hoboken (56 0/0), Davenport (46 0/0), Détroit (41 0/0), Buffalo (41 0/0), Cincinnati (40 0/0), Cleveland (39 0/0), New-York (38 0/0), etc. Il n'y a pas moins de 833 journaux allemands aux États-Unis dont 101 quotidiens (2).

Au Canada les progrès des Allemands sont aussi très rapides.

Quelques chiffres donneront une idée de la marche croissante de l'importation (en quintaux métriques).

	1897	1898
Sucre brut	176.058	378.505
Porcelaines	3.382	4.270
Draps	984	1.191
Blanc de plomb	14.204	20.774
Bonneterie	821	824
Jouets	2.674	8.433 (3)

(1) A Washington les Allemands, dirigés par Mgr Schrœder, ont déjà réussi à évincer Mgr Keane, l'un des ouvriers de l'œuvre de Léon XIII aux États-Unis.

(2) *Die nationale Aufgabe der Deutschamerikaner Gegenwart*, t. 56 (1899), p. 33.

(3) Sur le commerce des Allemands avec le Canada, v. aussi *Mo-*

La situation paraît également satisfaisante au Mexique. L'effort des Allemands s'est depuis quelques années, beaucoup porté sur ce pays. Ils y ont déjà placé pour 200 millions de dollars. L'importation allemande soutient aujourd'hui la concurrence contre celle des États-Unis et le mouvement d'affaires entre le Mexique et l'Allemagne augmente rapidement[1].

Il en est de même au Guatémala où les Allemands ont placé pour 140 millions de dollars et font maintenant autant d'affaires que les Anglais. Au Nicaragua il y a déjà 200 Allemands. Ils se répandent maintenant dans les Antilles. Haïti est en train de devenir une colonie de Hambourg. Le port de Cayes reçoit 52 vaisseaux allemands (contre 22

niteur officiel du commerce, 3 août 1899, p. 150. Cf. *Handels-Museum*, 2 février 1899, p. 59.

(1) V. *Deutsches Handelsarchiv*, février 1897. Cf. *Mexiko als Absatzgebiet deutscher Erzeugnisse. Deutsche Industrie-Zeitung*, juin 1897, p. 188 et *Die Deutschen in Mexiko. Export*, 11 août 1898, p. 397. Mouvement d'affaires de l'Allemagne avec le Mexique (en marcs).

	Exportation	Importation
	—	—
1892-93	2.874.801	3.322.700
1893-94	2.685.707	2.838.675
1894-95	3.361.643	3.113.325
1895-96	4.365.229	2.968.792
1896-97	4.003.263	4.416.764

Notre chiffre d'affaires, au contraire, n'a cessé de décroître, aussi bien pour les importations que pour les exportations. « Il est indispensable que nos fabricants français modifient leur manière de procéder, sous peine de perdre définitivement un marché qui présente une réelle importance ». Rapp. de M. Georges Benoit, *Moniteur officiel du commerce*, 9 juin 1998, p. 725.

français et 15 anglais). Les noirs de notre ancienne colonies de Saint-Domingue, qui parlent à peu près notre langue, sont maintenant tout à fait tombés sous la domination commerciale de l'Allemagne.

Dans l'Amérique du Sud, partout où ils peuvent résister au climat, les Allemands pullulent. Et s'ils ont à souffrir parfois du désordre et des révolutions dont une partie des États sud-américains sont le théâtre, ils réagissent avec une énergie incroyable contre ces difficultés (1).

Dans la Colombie, au Vénézuéla, à l'Équateur, ils sont encore peu nombreux surtout à cause du climat tropical (2).

Et pourtant ils ont déjà fait bien des progrès.

(1) Le mouvement d'affaires de l'Allemagne avec l'Amérique du Sud présente beaucoup de variations, comme le prouve le tableau suivant :

	IMPORTATION (en millons de marcs)		EXPORTATION (en millons de marcs)	
	1896	1897	1896	1897
République Argentine	108,8	109,8	44,1	35,8
Brésil	100,1	100,4	60,3	50,2
Chili	79,8	81,6	34,6	27,0
Vénézuéla	16,0	10,9	6,4	5,5
Uruguay	10,5	10,8	9,6	5,6
Colombie	8,6	7,8	6,9	8,7
Équateur	5,8	7,5	2,7	2,9
Pérou	3,8	3,8	7,8	6,4
Bolivie	1,1	2,9	2,1	1,7

(2) V. Fritz Regel, *Kolumbien*, 1899.

« Au Vénézuéla, nous dit notre consul, les machines industrielles étaient jadis un monopole de l'Angleterre. Elles viennent aujourd'hui d'Allemagne. L'Allemagne envoie dans ce pays : aciers, fers, aiguilles, épingles, bonneterie, batterie de cuisine, cuirs, peaux, cordes, ficelles, coutellerie, etc. (1) ». C'est à la grande compagnie des chemins de fer vénézuéliens que l'Allemagne doit d'avoir pu démontrer à ces pays sa capacité de production.

C'est au Brésil surtout que les Allemands espèrent trouver un terrain d'action favorable (2). Depuis 1825, époque à laquelle remontent les débuts de l'émigration, ils se sont installés en grand nombre dans les trois provinces méridionales dont le climat leur convient mieux et y écoulent avantageusement leurs produits. La province de Saint-Paul est celle où ils se portent aujourd'hui de préférence (3). Il n'y a pas aujourd'hui moins de 250.000 Allemands au Brésil (4) et les journaux coloniaux ont donné depuis deux ans une série d'articles sur la question de savoir dans quelle mesure

(1) Rapport de M. Quiévreux, *Moniteur officiel du commerce*, 31 mars 1898. Cf. *ibid.*, 8 octobre 1896, p. 986. Les Allemands ont déjà placé au moins 200 millions de marcs dans ce pays.

(2) V. Schanz, *Das heutige Brasilien, Land, Leute und wirthschaftliche Verhältnisse*, Hambourg, 1893. Moritz Lamberg, *Brasilien*. Leipzig, 1900.

(3) Cf. J. V. Siemiradzki, *Der Staat Sao Paulo in Brasilien*, *Geographische Zeitschrift*, V (1899), fasc. 6, p. 318.

(4) Une partie de ces Allemands a été transformée par les statistiques officielles en Brésiliens.

les provinces de Saint-Paul et de Minas Géraes conviennent à la colonisation [1].

Beaucoup de maisons allemandes y font déjà de bonnes affaires. Une des principales industries est celle des grès vernissés que le gouvernement brésilien emploie aujourd'hui pour les travaux d'eaux et d'égouts, aux lieu et place des tuyaux de fonte qui sont plus coûteux. Or c'est une maison allemande qui s'est rendue concessionnaire et elle fait venir tous ses produits d'Allemagne [2].

Une compagnie hanséatique de colonisation a été constituée au capital de 75.000 liv. st., et s'occupe en ce moment de développer la colonisation allemande dans la province de Sainte-Catherine.

Une autre société s'est formée en juin 1898 à Hambourg pour créer aux environs de Rio Grande do Sul un territoire propre à la colonisation. On a acheté 1.645.000 hectares. Le capital primitif a été de 2 millions de marcs porté à 10 : on a obtenu du gouvernement brésilien des faveurs toutes particulières.

Il vient enfin de se fonder à Berlin une associa-

(1) Karl Ballod, *Die Bedeutung von Südbrasilien für die deutsche Kolonisation*, *Jahrbuch für Gesetzgebung*, de Schmoller, t. 23, (1899), II, p. 233. V. aussi *Deutsche Interessen in Brasilien*, *Export*, 30 mars 1899, p. 157. Cf. *ibid.*, 8 juin, *Erlebnisse eines deutschen Kolonisten in Südbrasilien*. Adde *Deutsche Kolonialzeitung*, 8 septembre 1898, p. 237; *Export*, 18 août 1898, p. 413; et le dernier rapport de M. Georges Ritt, *Moniteur officiel du commerce*, 23 juin 1898, p. 785. Cette région paraît beaucoup souffrir de la crise économique que traverse le Brésil et de la baisse persistante du change.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 13 janvier 1898, p. 53.

tion germano-brésilienne (*Deutsch-brasilianischer Verein*), dont le but est de dériver le plus possible le commerce extérieur du Brésil vers l'Allemagne.

Les femmes, paraît-il, sont nombreuses parmi les immigrants et contribuent au maintien de la nationalité ; les mariages mixtes sont assez rares. La langue allemande conservée par les sociétés locales, par les agences des trois grandes sociétés allemandes qui poursuivent un but analogue à notre *Alliance Française*, par les églises (surtout luthériennes), par les écoles (*Realschule* de Porto Alègre, *Höhere Lehranstalt* de S. Leopoldo, *Waisenhaus* de Taquary, etc...), par les journaux, est presque seule usitée à Blumenau, Neudorf, Joinville, Sao Bento, Badenfort, localités où la proportion des Allemands varie de 50 à 90 0/0, ainsi que dans la région tout à fait germanisée de la Sierra Geral. Il ne faut pas s'étonner que l'Allemagne fasse déjà un tiers du commerce des provinces méridionales du Brésil (1).

Au Parana, l'importance de l'élément germanique grandit, « grâce surtout au débouché considérable qu'assure à tous les produits d'origine allemande la multiplicité des services de navigation directe sous pavillon allemand entre Hambourg et le Parana (4 services par mois)... Les trois quarts du commerce sont aujourd'hui entre

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 24 mars 1898. Cf. Sur l'importance des groupes allemands dans l'Amérique du Sud, *Questions diplomatiques et coloniales*, 15 décembre 1899, p. 683. — Les Allemands font en outre 40 0/0 du commerce au Paraguay.

les mains de maisons allemandes. Même pour les vins on peut dire qu'une fraction importante de cet article provient d'Allemagne, vins frelatés, travaillés à Hambourg et introduits avec des étiquettes et marques françaises. Les quelques vins français sont importés de Bordeaux par des vapeurs allemands. »

« Tout ce qui est machine est de provenance germanique, ainsi que les fers et la quincaillerie en général... Les produits pharmaceutiques viennent pour la plus grande partie d'Allemagne directement, les articles de mercerie aussi. Il en est de même des tissus, des cuirs, des papiers, des faïences... Notre rôle commercial est absolument effacé. L'Allemagne est, sans conteste, la maîtresse toute-puissante du marché. Ses négociants, nombreux dans le pays, emploient tous les moyens pour réussir. Nos capitaux contribuent à favoriser indirectement l'essor du commerce germanique dans ce pays qui, par les avantages de son climat quasi-européen et les remarquables richesses de son sol, est appelé à prendre dans un avenir rapproché un développement des plus appréciables et à constituer un des facteurs importants de la vie commerciale du Brésil méridional... »

« Ce n'est pas seulement sur le terrain purement commercial que l'Allemagne bénéficie au Parana de notre regrettable inaction. Dans le domaine industriel ses progrès sont chaque jour plus marqués. On voit des capitalistes et des entrepreneurs allemands se mettre à la tête de toutes les affaires, in-

dustrielles et autres, susceptibles de réussir dans le pays, fabriques d'allumettes, de chaussures, de chapeaux, de savons, de bougies, tanneries, scieries, constructions de meubles, briquetteries, usines pour la préparation du malt; la plupart de ces entreprises ont à leur tête des Allemands, soit comme directeurs, soit comme commanditaires associés à des Brésiliens... C'est un envahissement général de l'élément germanique... On craint au Parana une absorption analogue à celle dont le petit État voisin de Sainte-Catherine est le théâtre ».

Dans une récente communication à la Société de géographie commerciale de Paris, un Français établi depuis de longues années à Buenos-Ayres, M. Daniel, a montré que le commerce de l'Allemagne avec la république Argentine avait en quelques années atteint 11 0/0 du commerce général, tandis que le commerce de la France de 23 0/0 en 1876 était descendu à 9 0/0. « Là aussi les Allemands ont soin de fabriquer des produits adaptés au goût et aux habitudes du pays, tandis que les industriels français n'envoient que des articles plus chers et ne répondant pas au goût de la clientèle indigène (1). »

(1) Cf. les conseils du consul allemand de Tucuman à ses compatriotes. *Moniteur officiel du commerce*, 1897, II, p. 70. Si le commerce de l'Allemagne avec la république Argentine a un peu diminué en 1897 (Journal du *Board of Trade*, janvier 1898, p. 35), l'Allemagne continue du moins à tirer de ce pays des matières premières dans les conditions les plus avantageuses pour elle. C'est ainsi que les 9 0/0 des peaux de chevaux que produit la république Argentine sont au-

A Buenos-Ayres un établissement électrique de création française a dû confier une partie de ses travaux à la société générale d'électricité de Berlin.

Un récent traité commercial va encore améliorer la situation commerciale respective des deux pays (1).

Des pourparlers sont engagés actuellement entre le gouvernement allemand et le gouvernement chilien en vue d'arriver à la conclusion d'un traité de commerce entre les deux pays. Le traité conclu le 1er février 1862 entre les États de l'union douanière allemande et la République du Chili a été dénoncé par le Chili le 25 août 1895. Il y a tout lieu de croire que le nouveau traité de commerce rétablira réciproquement pour les deux pays les rapports des nations les plus favorisées, avec quelques légères modifications. Parmi les États américains en rapports commerciaux avec l'Allemagne, le Chili vient maintenant en quatrième ligne (après les États-Unis, la république Argentine et le Brésil).

Le dernier rapport de M. de Sainte-Aulaire (2), nous renseigne sur l'importance du commerce entre les deux pays. Ce commerce lui semble avoir atteint son apogée « car l'importation allemande

jourd'hui vendues à l'Allemagne. *Handels-Museum*, 9 juin 1898, p. 295 L'article « de Paris » dit M. Flandin, conseiller de commerce à Cordoba, vient d'Allemagne. V. aussi le rapport de M. Francastel, *Moniteur officiel du commerce*, 16 mars 1899.

(1) *Handelsvertrag zwischen Deutschland und Argentinien, Handels-Museum*, 19 octobre 1899, p. 497.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 3 mars 1898.

au Chili porte en grande partie sur des produits pour lesquels la fabrication chilienne sera, dans un avenir prochain, en mesure de suffire à la consommation du pays [1] ».

Ce qui a jusqu'ici favorisé le progrès des exportateurs allemands dans l'Amérique méridionale, fait remarquer M. Georges Ritt, c'est qu'ils engagent fortement leurs capitaux, et savent tenir compte de la nécessité du crédit; les délais et facilités très larges de paiement qu'ils accordent sont particulièrement appréciés par les Sud-Américains [2].

§ 5. — En Océanie.

En Océanie, le nombre des maisons de commerce allemandes s'accroît d'année en année. Elles y font aujourd'hui plus d'affaires que les maisons françaises *dans nos propres colonies* [3]. On voit flotter le drapeau de l'Allemagne dans tous les ports un peu importants du Pacifique. La concur-

(1) Bien que les Allemands aient déjà placé plus de 100 millions de marcs au Chili, la situation des maisons de banque allemandes au Chili, d'après le rapport de la *Deutsche Ueberseeische Bank* pour 1898, laisse fort à désirer. Cf. *Die jetzige Lage der Deutschen in Chile. Export*, 31 août 1899, p. 429. V. aussi Unold, *Das Deutschthum in Chile*, 1900.

(2) Cf. sur le mouvement général des exportations allemandes dans l'Amérique du Sud, *Moniteur officiel du commerce*, 7 juillet 1898, p. 11. V. aussi *Südamerika und die deutsche Auswanderung, Export*, 18 août 1898, p. 409.

(3) Sur un total de 408 millions de francs d'échanges faits par nos colonies (Algérie mise à part) la France ne prend que 180 millions. Elle ne vend guère que 73 millions de francs de ses produits, contre 129 millions vendus par les pays étrangers.

rence germanique en Australie, comme d'ailleurs dans toutes les colonies britanniques, préoccupe vivement l'Angleterre (1). Il est venu en Australie depuis un demi-siècle près de 200.000 Allemands. Il n'y en pas moins de 50.000 installés aujourd'hui dans cette grande île.

Aussi les Allemands sont-ils très satisfaits du trafic qu'ils font présentement avec l'Australie et aussi avec la Nouvelle-Zélande. En 1881-82, lors des expositions de Sidney et de Melbourne, ils ne jouaient encore qu'un rôle insignifiant, ils font aujourd'hui pour 200 millions de marcs d'affaires dans ces pays (2).

La récente acquisition des îles Carolines, Palaos et Mariannes augmente déjà le mouvement d'affaires de l'Allemagne dans ces parages. Ces îles en elles-mêmes ne semblent pas grand chose. Le bilan de leur valeur agricole ou commerciale établi par les Anglais au moment de la cession est peu brillant, mais comme l'a fait remarquer M. de Bulow, la situation géographique est très bonne. L'industrie et l'esprit d'entreprise des Allemands pourront désormais se déployer dans ces régions dans des conditions tout autres que précédemment et beaucoup plus favorables.

Il faut voir surtout dans cette acquisition le dé-

(1) Sur le commerce de l'Allemagne avec les colonies anglaises, v. deux articles du Dr E. Loew, dans le *Handels-Museum*, 30 septembre et 14 octobre 1897, p. 485 et 516 : « *Englands Handel mit seinen Colonien und die ausländische Concurrenz.* »

(2) *Export*, 6 janvier 1898, p. 4.

sir d'orienter l'Allemagne vers l'expansion navale [1].

On en peut dire autant de l'acquisition des îles Samoa qui sont maintenant le poste le plus avancé de l'Allemagne dans le Pacifique. De Kiao-Tchéou aux Samoa l'Allemagne possède maintenant une série de stations dans une contrée où son nom même fut longtemps inconnu [2].

(1) Sur l'acquisition des Carolines, v. *Geographische Zeitschrift*, t. V (1899), 7e fasc., p. 311. Il s'y trouve, paraît-il, des mines d'or. Cf. H. Pensa, *Questions dipl. et coloniales*, 1er juillet 1899, p. 299 et Joubert, *Bulletin de la société des études coloniales et maritimes*, 30 septembre 1899. Cf. sur l'intérêt que peut avoir le voisinage des Philippines, *Die commercielle Bedeutung der Philippinen, Handels-Museum*, 5 janvier 1899, p. 8.

(2) V. Daniel Bellet, *La valeur économique des Samoa*, *Annales de Géographie*, 15 juillet 1899, p. 369. A. Kramer, *Die wirthschaftliche Lage auf Samoa und in den umgebenden Seen*, *Geographische Zeitschrift*, 1889, 9e fasc., p. 489, met en relief (p. 504) l'importance des intérêts allemands dans ces parages. Cf. *Germany and Samoa*, *The Economist.*, 21 oct. 1899, p. 1482. Les Anglais ont fait des efforts visibles pour conquérir par cette cession la bonne grâce des Allemands.

CHAPITRE III

CAUSES DE L'ESSOR INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Il ne suffit point d'avoir constaté l'essor industriel et commercial de l'Empire allemand, il convient surtout de se demander quelles sont les principales causes qui servent à l'expliquer. Parmi ces causes, il y en a trois surtout qui doivent nous frapper : c'est d'abord le tempérament des races germaniques ; c'est ensuite l'éducation donnée aux jeunes Allemands ; c'est enfin la méthode avec laquelle ils agissent.

§ 1. — Le tempérament.

Du tempérament germanique il faut surtout noter ce trait que la race allemande est essentiellement envahissante. Elle a eu à travers les âges,

elle a encore aujourd'hui une force d'expansion considérable. Il suffit pour s'en convaincre d'étudier la manière dont les Allemands ont occupé l'Europe centrale, colonisant et germanisant peu à peu des pays longtemps habités par des Slaves.

Leur caractère naturellement énergique a été d'autant mieux trempé par ces luttes qu'elles n'ont pas été seulement des luttes de races, mais aussi des luttes contre la nature. Ils ont dû faire de grands efforts pour mettre en valeur ces plaines infertiles de l'Allemagne du Nord, ils y ont acquis des qualités d'endurance et d'énergie qui portent aujourd'hui leurs fruits. Et s'ils ont moins de capitaux que d'autres peuples, ils savent leur faire rapporter davantage.

A mesure que l'homme est moins bien traité par la nature, il éprouve en effet le besoin de puiser davantage dans sa propre énergie. C'est une des raisons pour lesquelles l'esprit industriel est en Allemagne plus énergique que chez nous.

Mais ce n'est pas seulement sur le sol de l'Europe que les Allemands ont déployé ces qualités.

Depuis deux siècles, c'est par une forte émigration que la force d'expansion des races germaniques se manifeste. L'accroissement de la population a poussé à l'émigration, et l'émigration à son tour a stimulé la production humaine.

L'émigration des hommes a pour conséquence une émigration de capitaux qui a de très grands avantages, et suscite une foule d'entreprises nou-

velles. Les capitaux allemands ont, depuis vingt cinq ans, créé dans tous les pays du monde, et surtout au delà des mers, de nouveaux objets d'échange qu'on a pu troquer contre les articles de la mère-patrie; ils ont amené une demande toujours croissante des produits métropolitains[1].

Le commerce allemand a grandement profité de la tendance des Allemands à émigrer. Les Allemands établis dans d'autres pays continuent à s'approvisionner dans une large mesure de produits de l'industrie nationale, et contribuent surtout beaucoup à répandre autour d'eux le goût des produits allemands. « Il y a aujourd'hui, écrit le consul anglais Mulvany, des milliers d'Allemands employés dans des banques ou des maisons de commerce à l'étranger. Ils forment comme une province extérieure de la mère-patrie, ils lui assurent un réseau complet d'informations. Ils ont une facilité remarquable pour apprendre les langues et pour s'adapter aux mœurs et aux moyens d'action des pays étrangers. »

Il est même permis de penser que c'est dans l'émigration considérable de la race germanique qu'il faut chercher le principal facteur de son expansion et de sa force économique actuelle. Celle-ci ne peut se comprendre que si l'on n'oublie pas que, depuis longtemps déjà, la partie la plus misérable de la population a pris l'habitude de quitter l'Allemagne. Hambourg, Brême, Rotterdam, An-

(1) V. ci-dessous, Appendice V.

vers, le Havre ont envoyé dans le monde entier et surtout en Amérique, des flots de Germains le plus souvent pauvres, mais courageux et pleins de vie qui, pressés par le besoin, ont fait tous les métiers et ont contribué puissamment à la production industrielle et commerciale. « Les Allemands, dit fort bien un judicieux observateur[1], s'introduisent dans les administrations, les hôtels, les maisons de commerce, travaillant sans relâche et avançant peu à peu dans l'échelle sociale... Un jeune allemand vient-il à gagner quelques sous là où il est établi, vite il écrit en Allemagne à son frère ou à son cousin, lui vante les délices de sa nouvelle patrie, et si l'autre se décide à quitter également son pays il lui trouve un emploi, lui prête des vêtements, lui sous-loue la moitié de sa chambre, au besoin pour le double de sa valeur, jusqu'à ce que tous deux puissent gagner facilement leur vie. C'est ainsi qu'à Londres et à New-York, par exemple, la moitié des grandes maisons de commerce sont dans les mains des Allemands et que le soi-disant génie commercial anglo-saxon s'est démonétisé pour ne devenir que le subordonné de l'influence teutonne. »

La force d'expansion de la race germanique a des résultats d'autant plus importants qu'elle s'allie à une ténacité à laquelle il faut rendre hommage. L'Allemand n'a pas de ces coups de tête héroïques et de ces élans d'enthousiasme dont les races lati-

(1) A. Ramin, *Impressions d'Allemagne* (1898), p. 264.

nes sont parfois trop fières. Il a conservé dans son caractère quelque chose de cette *vis durans* dont parlait déjà Tacite, et qui est en toute matière une condition de succès. Sa volonté est une volonté à longue portée qu'il cherche à maintenir par un entraînement judicieux dans une intensité modérée, mais toujours égale, de façon à n'avoir jamais besoin de lui demander des prodiges dont il la juge à bon droit incapable.

Cette volonté c'est la volonté de l'avenir, c'est la volonté qui dans l'humanité mûrie, comme chez l'homme fait, doit succéder à l'énergie souvent mal réglée de la jeunesse.

L'Allemagne doit une bonne partie de ses victoires économiques à la somme d'efforts faits par ses enfants, à ce labeur opiniâtre que n'ont point rebuté les défaillances d'un naturel un peu ingrat.

Avec de semblales qualités et une population qui augmente toujours, l'Allemagne est assurée, en dépit de toutes les entraves qu'on pourra imaginer, de prendre une place chaque jour plus considérable dans la vie économique du monde. « L'intrusion de la race germanique au centre même des grandes nations commerçantes, dit encore avec raison M. Ramin, est trop peu connue en France, et c'est pourtant un fait considérable dans l'histoire contemporaine. Si forte que soit la position de l'Angleterre, elle sera infailliblement compromise par cette marée montante. Si, continuant un mouvement commencé par la force des choses, la race allemande réussit à s'introduire

pacifiquement dans les grandes artères commerciales, si elle parvient en même temps, à force d'opiniâtreté, à acquérir les capitaux nécessaires qui lui manquent encore pour annihiler dans leur milieu même les nations étrangères, ce jour-là, John Bull aura à combattre un redoutable ennemi... L'Allemand triomphera de l'Anglais non dans les pays neufs où ce dernier aura su le premier fonder une colonie, mais dans les pays d'origine mêmes. Dans les autres la seconde génération saura bien à force de travail et de persévérance devenir le « patron » après avoir été le comptable ou l'employé du négociant anglais[1] ».

En outre l'Allemand est investigateur. Il se plaît à recueillir des renseignements et des documents. Il est habile à s'insinuer, et ne se laisse pas rebuter par le mauvais vouloir auquel il se heurte quelquefois. Il est patient et sait attendre, et savoir attendre, c'est en matière commerciale, une grande chance de réussite.

Et puis il aime son métier. Si on a pu lui reprocher d'être servile, il a du moins la servilité fière. Chez nous, au contraire, le mépris de la profession quotidienne est très répandu. « Chacun en France, disait un jour Mme de Girardin, méprise son métier : on a toujours mieux à faire que son devoir. »

(1) On lira avec intérêt dans le curieux livre de Ferrero : l'*Europa giovane* (Milan, 1897), les raisons données par l'auteur pour justifier la supériorité des Teutons sur les Latins. C'est d'après lui la chasteté relative des Allemands qui explique en grande partie leur succès dans la lutte pour l'existence.

J'ai maintes fois aussi été frappé de l'attention avec laquelle les Allemands suivent tout ce qui peut intéresser le monde des affaires. Dans tous les journaux des suppléments économiques, parfois remarquables, donnent des statistiques, indiquent au négociant les pays qui peuvent offrir de nouveaux débouchés, à l'industriel les branches sur lesquelles il doit diriger son effort, et s'efforcent d'intéresser les lecteurs à tout ce qui concerne l'industrie et le commerce de l'Allemagne et de l'étranger. Si la presse allemande renferme peu d'articles à sensation elle contribue ainsi à éclairer l'opinion publique, à instruire ses lecteurs et à attirer l'attention générale sur des problèmes que nous négligeons au contraire un peu trop (1).

Aussi les populations laborieuses de l'Allemagne dans leur ensemble comprennent-elles, mieux que nos populations françaises, le rôle que jouent les questions économiques dans la vie des peuples contemporains, à tel point qu'elles se montrent aujourd'hui, comme le remarque justement M. Pingaud « d'une sensibilité passionnée dès que leurs intérêts matériels sont en jeu, tandis qu'elles restent indifférentes aux agitations des politiciens comme

(1) Nous signalerons parmi les publications périodiques la revue hebdomadaire *Export*, qui a principalement pour but de faire connaître la situation des Allemands à l'étranger, et de défendre dans le monde entier les intérêts du commerce allemand. Le journal hebdomadaire *das Echo* rend un service du même genre. Les revues techniques (et elles sont nombreuses) sont beaucoup plus lues en Allemagne que chez nous.

aux spéculations de la politique idéaliste [1]. »

J'ajoute qu'à l'étranger comme chez lui, l'Allemand est ordinairement laborieux. Il est sobre, il n'est pas exigeant; et la petite fortune qu'il amasse péniblement pendant les premières années est pour lui le point de départ d'une plus grosse. Quelque nationalité qu'il se donne, il ne perd jamais complètement la sienne. Les Allemands établis en Amérique sont devenus, dit-on, de bons Américains. Mais ils n'ont pas cessé d'être Allemands, et d'entretenir beaucoup de relations avec leur pays d'origine. Ils y reviennent volontiers tous les deux ou trois ans lorsque l'aisance à laquelle ils sont arrivés le leur permet; ils mettent au service de leurs parents et de leurs amis l'expérience des choses économiques et sociales qu'ils ont acquise, en même temps qu'ils s'offrent comme exemples aux futurs émigrants [2].

Des associations telles que l'*Alldeutscher Verband* (je ne cite que la principale) répandues dans tout l'Empire veillent à ce que les émigrants conservent sinon leur nationalité au moins l'esprit allemand [3]. D'autres sociétés s'occupent de diriger

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 12 mai 1898, p. 579.

(2) L'Allemand possède au surplus des qualités précieuses qui le font estimer des peuples chez lesquels il s'établit : travailleur assidu d'un esprit paisible, peu enclin à se mêler de politique, homme d'intérieur, bon père de famille, il est regardé comme un élément d'ordre. Des Français qui émigrent, peut-on, hélas ! en dire autant?

(3) V. sur l'*Alldeutscher Verband*, *Questions diplomatiques et coloniales*, 15 décembre 1899, p. 482. Cette société publie une revue hebdomadaire, les *Alldeutsche Blätter*, qui cherche à développer le

les Allemands vers les pays d'outre-mer où leurs compatriotes ont formé de véritables colonies (1).

Il est une autre qualité des races germaniques sur laquelle on ne saurait trop insister, c'est l'esprit d'association. Les Allemands semblent aujourd'hui convaincus que c'est dans une sorte d'équilibre entre la concurrence individualiste et l'association qu'il faut chercher le véritable régime économique du monde moderne.

C'est en matière économique surtout que l'homme seul ne peut presque rien. Le concours des éléments les plus divers est indispensable dès qu'on veut obtenir des résultats un peu importants. L'association est nécessaire pour tirer parti des transformations qui se sont produites depuis un demi-siècle dans l'industrie. Et c'est parce que l'esprit d'association nous fait défaut que l'on a pu dire avec raison que ce qui nous manque, ce n'est pas

germanisme dans le monde entier et renseigne assez bien sur ses progrès en dehors de l'Allemagne. Le compte-rendu de la dernière assemblée qui s'est tenue à Berlin les 20 et 21 janvier 1900, nous apprend que le nombre des membres s'élève aujourd'hui à 20.438 (3.074 de plus qu'en 1898). La maison Justus Perthes vient de publier (février 1900) un *Alldeutscher Atlas* qui par ses cartes et ses statistiques fait très bien connaître l'état actuel de l'expansion allemande dans le monde.

(1) Mentionnons aussi l'*Allgemeiner Deutscher Schulverein*, le *Deutscher Sprachverein*, l'*Evangelischer Bund* et le *Gustav Adolph Verein*. Une nouvelle revue, *der Kynast*, dirigée par E. Wachler, se propose spécialement de fortifier le germanisme dans les provinces orientales de l'Empire. On vient de créer à Posen une « Académie » qui doit travailler dans le même sens.

tant l'art de produire, c'est-à-dire de combiner les éléments constitutifs d'une œuvre industrielle, que l'art d'exploiter, de tirer parti de nos inventions.

L'individualisme anglais a certainement fait de grandes choses. Mais il confine souvent à l'égoïsme, à ce *struggle for life* brutal qui aboutit si aisément à l'étouffement des faibles par les forts [1]. A un banquet de la chambre de commerce de Nottingham (décembre 1897), sir Courtenay Bayle, après avoir constaté la diminution des exportations anglaises, et condamné la politique d'isolement dans laquelle il reprochait à son pays de s'être trop complu, déclarait que c'est par l'association qu'il faut arriver à de meilleurs résultats. « Les hommes compétents, disait-il, parviendront mieux à surmonter les difficultés que crée aujourd'hui la concurrence étrangère par une entente commune que par l'action séparée. »

L'association, dans son application à la vie industrielle, mérite d'autant plus de fixer l'attention qu'elle montre dans quelle mesure il peut y avoir communauté d'intérêts entre les petits et les grands. Elle montre aussi que l'essor économique peut se doubler d'une œuvre de paix sociale et de mora-

(1) « Nulle part, écrit M. Fouillée, la lutte pour l'existence n'a été aussi féroce que dans la Grande-Bretagne, et ce fut même une des sources principales de l'énergie anglaise... Ce ne sont point les qualités psychologiques et morales des Anglo-Saxons qui sont la cause des succès de l'Angleterre. Celle-ci a profité des circonstances toutes matérielles qui étaient à son avantage, des « accidents heureux » dont par le Darwin ». *Revue des Deux-Mondes*, 1er octobre 1898, p. 546.

lisation [1]. En étudiant les progrès de l'industrie dans l'Allemagne contemporaine, j'ai partout, dans les sociétés de capitaux comme dans les sociétés de personnes, reconnu la puissance de l'esprit d'association. C'est grâce à lui que l'individu, sans abdiquer sa personnalité, s'entend plus aisément que nous ne le faisons en France avec son voisin, constitue des groupements et des sociétés puissantes, où chacun travaille utilement au succès commun [2].

Pris en particulier, un Allemand ne vaut peut-être pas un Anglais ou un Français, mais entraîné dans l'engrenage d'une association, il est façonné et éminemment propre à être lancé dans la lutte. Et grâce à son opiniâtreté, il finit par s'assurer une grande supériorité sur nos activités individualistes, impatientes, indisciplinées et souvent brouillonnes.

Je rappellerai, pour me borner à un exemple, que la vente des charbons, des fers, des aciers est

(1) V. à ce sujet le beau livre de M. von Schulze-Gævernitz, *Zum socialen Frieden*, 2 vol. Leipzig, 1890.

(2) « L'association, a dit fort justement un jour M. Rouanet (*Revue socialiste*, octobre 1898, p. 497) n'a pas les vertus irrésistibles que certains prétendent. Mais par le fait que des hommes se consacrent à une œuvre commune, et qu'ils se dévouent pour la faire réussir, quand même ce dévouement serait mû par une pensée d'avantage personnel, ils acquièrent dans la pratique des efforts qu'ils tentent pour le bien de l'association, des qualités nouvelles de solidarité qui font défaut à ceux dont l'effort s'exerce individuellement et isolément ». Il y aurait d'ailleurs quelques réserves à faire sur le développement des sociétés commerciales, et en particulier des sociétés anonymes. Constatons seulement ici le grand progrès de ces dernières : il s'en est fondé en 1898 329 (chiffre supérieur à celui de toutes les années précédentes) avec un capital de 580 millions.

partout en Allemagne réglée ou au mois contrôlée par de puissants syndicats. Ainsi dans le bassin houillerde la Westphalie, dont la production totale dépasse 150.000 tonnes par jour, il n'existe plus un seul charbonnage indépendant. Toute la partie commerciale ayant trait au charbon est traitée par un bureau central. Les aciéries, les fabriques de fer, les hauts-fourneaux, les laminoirs, les fonderies et en général toutes les usines métallurgiques sont aussi syndiquées; les prix sont soigneusement réglés et des mesures sont prises pour écarter autant que possible la concurrence étrangère (1).

Ainsi encore un syndicat puissant s'est formé il y a quelques années entre 73 établissements métallurgiques. Répandu aujourd'hui dans le monde entier, il a fondé des expositions permanentes dans dans un grand nombre de villes et s'occupe de conquérir l'Amérique méridionale. A Annaberg, où je viens d'étudier l'industrie de la passementerie, il s'est constitué en 1897 un syndicat de 21 fabricants, possédant ensemble 97 machines pourvues du nouveau système Ledreux (2).

(1) V. Le compte-rendu de la 28e assemblée générale du *Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westphalen*, *Stahl und Eisen*, 15 juillet 1899, p. 692. Cf. *Rheinisch-Westphälisches Kohlensyndicat*, *ibid.* 1er octobre 1899, p. 945. Sur la façon dont le syndicat de vente règle la participation allouée aux diverses unions syndiquées, v. Raffalovich, *Le marché financier en* 1898-99, p. 272 et 275.

(2) De bons esprits estiment toutefois que les syndicats de producteurs ont contribué à augmenter les prix de revient dans une me-

L'institution d'un syndicat de l'industrie chimique (*Berufsgenossenschaft der chemischen Industrie*) et celle de la société pour la défense des intérêts de l'industrie chimique (*Verein zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie Deutschlands*) assurent à l'ensemble de cette industrie, dit M. Haller, une cohésion, une puissance, et en même temps une autorité qui lui permettent de mettre en action des moyens que des individualités isolées ne pourraient aborder. Le syndicat de l'industrie chimique a des ramifications dans tout l'Empire. Il comprend huit sections ayant chacune son siège au centre d'une région industrielle.

Les filatures de coton de la région rhénane, de la Saxe, de la Silésie et de la Bavière viennent aussi de créer un syndicat dans le but d'élever de 20 0/0 le prix des fils [1].

Il n'est pas aujourd'hui une ville de quelque importance en Allemagne qui ne possède une société d'encouragement de l'industrie allemande en général ou de l'industrie locale. Beaucoup provoquent des expositions, distribuent des récompenses et publient des feuilles spéciales.

Il ne peut être question d'étudier ici, avec tout

sure qui rend parfois l'exportation assez difficile. C'est une question sur laquelle nous reviendrons. Le comte Kanitz a plusieurs fois attaqué avec violence le syndicat houiller de Westphalie, et reproché au gouvernement de ne pas assez peser sur les prix. *Die Ausdehnung der Syndicatbildung*, *Deutsche Industrie Zeitung*, 20 juin 1899, p. 366.

(1) *Das deutsche Baumwollspinnercartell*, *Handels-Museum*, 26 octobre 1899, p. 508.

le détail que ce sujet comporterait, le rôle de l'association dans la vie économique de l'Allemagne. Il convient pourtant de mentionner au moins l'association centrale des industriels allemands (*Centralverband deutscher Industriellen*) fondée en 1876 et qui déploie une grande activité. Son secrétariat sert de bureau d'information et de point de jonction à de nombreuses associations locales, aux chambres de commerce et à des particuliers. Elle publie un excellent journal, la *Deutsche Industrie Zeitung* et tient des assemblées (la dernière a eu lieu le 17 novembre 1899) où se discutent les questions les plus importantes pour le commerce allemand.

C'est à l'instigation de cette association qu'on a créé à Berlin un grand musée commercial avec exposition de produits allemands mis en parallèle avec les produits étrangers similaires. Les chambres de commerce et d'industrie organisent, elles aussi, des réunions périodiques où sont agitées les questions générales concernant les principales branches de l'industrie dans leurs circonscriptions respectives. C'est ainsi que dans le royaume de Saxe le président et les secrétaires se réunissent une fois par an pour délibérer sur les intérêts économiques du royaume, voir comment il faut essayer de tenir la balance égale entre les revendications parfois contraires des unes ou des autres, comment surtout on peut travailler le plus utilement au développement de l'enseignement commercial [1].

(1) V. sur l'assemblée qui s'est tenue à Dresde en 1898. *Jahresbericht der Handelskommer zu Chemnitz*, t. 1, p. 44. Un congrès général

Bien d'autres associations encore mériteraient une mention : ainsi les *Exportvereine* qui s'occupent du développement du commerce extérieur. J'ai pu constater l'activité déployée par l'*Exportverein für das Königreich Sachsen*, qui a publié un excellent guide de l'exportateur « *Führer durch die sächsisch-thüringische Exportindustrie* (1). »

Cette année même on a créé à Leipzig (19 juin 1899) un *Deutscher Bund für Handel und Gewerbe* qui déploie beaucoup d'activité et dont les intérêts sont défendus par une revue très militante, la *Deutsche Warte* (2).

Il se peut que le rapprochement des patrons ait été occasionné dans une certaine mesure par ces coalitions d'ouvriers dont les tendances socialistes inquiètent un peu les industriels et les commerçants. Mais je crois qu'il a été provoqué par leur désir de mieux défendre leurs intérêts communs vis-à-vis du gouvernement, les chambres de commerce et d'industrie n'étant pas regardées comme suffisamment indépendantes vis-à-vis de ce dernier (3).

Je mentionnerai aussi les « Associations de renseignements commerciaux » dont l'organisation a déjà été poussée assez loin pour justifier la création

des chambres de commerce s'est tenu cette même année à Wurzbourg, *ibid.*, t. 1, p. 51.

(1) Cf. *Moniteur officiel du commerce*, 28 décembre 1899.

(2) *Die Eisen und Stahl-Berufsgenossenschaften in den Jahren 1885-86 bis 1898* (avec un tableau) *Stahl und Eisen*, 1er octobre 1899, p. 925. Cf. *Zur Kartellfrage in Deutschland*, *Handels-Museum*, 12 octobre 1899, p. 484.

(3) Une importante réunion s'est tenue à Berlin le 15 décembre 1899. On y a réclamé notamment la création d'un *Reichshandelstelle*.

d'une fédération générale qui s'intitule « Union internationale pour la protection des industriels et des négociants contre les mauvais débiteurs ». Cette fédération ne comprend pas moins de 600 succursales et le nombre des adhérents est de plus de 50.000. Ils n'ont qu'à acquitter un droit d'admission de 3 marcs et une cotisation annuelle de 12 marcs. Chaque fiche de renseignements doit en outre être payée 80 pfennigs ou 1 marc, suivant que le négociant dont on chérche à connaître le crédit est domicilié en Allemagne ou à l'étranger. En 1895, les 47.000 membres de la Fédération avaient obtenu 2.325.000 réponses (1).

M. Schwob a déjà signalé l'organisation fort curieuse des expositions flottantes faites par des syndicats de producteurs et de fabricants, affrétant un navire pour un voyage déterminé, se dirigeant de port en port, et portant des expositions appropriées aux besoins des pays à parcourir. Des représentants de commerce parlant la langue du pays à exploiter sont à bord, et à chaque escale on conclut des affaires sur le vu des échantillons (2).

(1) V. *Revue du commerce extérieur*, 15 mai 1897. Les jeunes gens qui se destinent au commerce trouvent aide et appui dans de nombreuses associations telles que le *Verein junger Kaufleute* de Berlin (Beuthstrasse 20); le *Kaufmännischer Hilfsverein zu Berlin* (Seydelstrasse 30); le *Verein für Handlungscommis* de Hambourg, qui a des succursales dans un grand nombre de villes (à Berlin, Krausenstrasse 33); le *Verband deutscher Handlungsgehülfen* de Leipzig (succursale à Berlin, Kochstrasse 12), etc.

(2) V. sur une exposition ambulante des produits de l'Orient récemment arrivée à Breslau, un rapport de M. Gæbelé, *Moniteur officiel du commerce*, 23 février 1899, p. 278.

Nous parlerons dans un autre ouvrage des associations proprement ouvrières, des *Gewerkschaften* et des *Gewerkvereine* dont l'importance grandit beaucoup en ce moment et qui trouvent, non sans raison, que la richesse accumulée peu à peu par le magnifique essor industriel de l'Allemagne ne profite pas assez à la classe ouvrière. Les ouvriers allemands ont collaboré dans une si large mesure à la prospérité actuelle du pays que leurs efforts pour s'organiser et s'émanciper des patrons, alors même que parfois ils dépassent le but, méritent quelque sympathie. Ils reconnaissent d'ailleurs que la prospérité générale du pays leur est avantageuse et cherchent dans la mesure de leurs forces à l'accroître (1).

§ 2. — L'éducation.

La seconde des causes qui explique l'essor économique de l'Allemagne, c'est l'éducation éminemment pratique donnée à la jeunesse dans ce pays.

En dépit des qualités que vous venons de lui reconnaître, l'Allemand a fortement besoin d'être

(1) L'idée de la plupart de nos ouvriers, écrivait le *Times* du 29 janvier 1898, à propos de la fin du conflit entre l'union des mécaniciens et celle des patrons, est de « travailler le moins possible et de travailler aussi mal que le permettra le contremaître. Ils se flattent que moins ils travailleront, plus tôt il faudra recourir à d'autres ouvriers pour les réparations ». Les voyages que je viens de faire en Allemagne pour étudier spécialement l'organisation de la vie industrielle dans ce pays ne me permettront pas de formuler sur le compte des ouvriers allemands un jugement aussi sévère.

dirigé. Il est lourd et ce n'est pas l'initiative qui est sa qualité maîtresse. Mais il est obéissant, discipliné et soumis à la règle : c'est peut-être un contrecoup de la longue misère politique dans laquelle il a vécu ; c'est en tout cas une force pour lui dans les luttes économiques de l'heure présente, qui le mettent aux prises avec tant de rivaux.

« L'organisation militaire si forte de l'Allemagne et l'esprit de discipline, écrivait il y a quelques mois le consul anglais de Dusseldorf, Mulvany, semblent avoir eu leur répercussion dans la vie industrielle et commerciale du pays. Et c'est pour cela qu'on a pu dire avec raison que les inconvénients qui résultent des nécessités du service militaire proprement dit sont compensés par l'esprit qui de l'armée est descendu dans la nation. Les progrès énormes que l'Empire allemand a faits depuis quelques années au point de vue économique ne peuvent être attribués à aucune découverte scientifique d'importance capitale ; ce progrès d'ailleurs ne s'est fait ni par bonds ni par sauts, il s'est effectué lentement, d'une façon calme, d'après un programme arrêté qui a triomphé des résistances opposées par les propriétaires des anciens établissements [1] ».

(1) Au troisième congrès international de la législation douanière et de la réglementation du travail qui s'est réuni à Anvers du 12 au 17 septembre 1898, on a hautement proclamé que le magnifique essor économique de l'Allemagne était dû avant tout à l'excellente formation du peuple.

L'Allemand profite en outre de ce que notre fin de siècle est plutôt une époque de perfectionnements qu'une époque d'invention. S'il n'invente guère, en effet, il est, comme on l'a justement remarqué [1], un très bon imitateur. Son esprit pratique démêle vite ce qui est profitable dans les inventions de ses voisins. Il sait que là où un autre a réussi par le brio, il peut réussir par la patience. Dans toutes les classes sociales l'éducation entière paraît subordonnée à cette fin : aider le tempérament un peu lourd du peuple allemand à fournir sur le terrain de l'industrie et du commerce son maximum de production.

Et c'est pour cela que l'Allemand sait, lorsqu'il le faut, se faire tout petit, s'infiltrer lentement, patiemment, attendant son heure et sachant saisir le moment propice. Ce n'est pas lui qui humilierait ou découragerait le client en refusant les petites commandes. Ce n'est pas lui qui dit, comme nous le faisons souvent : « L'affaire n'en vaut pas la peine » ! Il applique le proverbe anglais mieux que ne font les Anglais eux-mêmes : « Prenez garde au sou; la pièce d'or se surveillera toute seule ». Il prend garde à son petit sou, et ne néglige jamais les petits clients. Les commandes de 2 ou 3.000 francs ne tardent pas à suivre celles de 2 ou 300. L'Allemand, je l'ai plus d'une fois remarqué au cours de mes voyages, est aux petits soins pour ses clients. Avec un sens pratique remar-

(1) Hugues Le Roux, *Nos fils ; que feront-ils ?*

quable il respecte leurs goûts, leur manies même, et ordinairement les clients lui en savent gré. Ils lui achèteront aujourd'hui un mouchoir, demain un couteau, après-demain une locomotive (1).

L'Allemand ne ressemble pas non plus au Français, qui, comparant tout à Paris, et critiquant tout ce qui diffère des usages parisiens, blesse si souvent les étrangers : c'est le cas pour beaucoup de nos voyageurs de commerce. Quelque fier qu'il soit de la grandeur de sa nation, il évite toute forfanterie. Il fait même à ses acheteurs la politesse de leur parler dans leur propre langue qu'il s'est donné la peine d'apprendre, et les acheteurs ne sont pas insensibles à cette attention.

« Il y a quelques années, écrit M. Williams, l'Angleterre exportait en Russie des quantités considérables de mouchoirs rouges qui servaient surtout de mouchoirs de tête pour les femmes. Ils étaient de forme oblongue. Les femmes russes les auraient voulus carrés, mais les fabricants du Lancashire se trouvaient meilleurs juges, d'autant plus qu'un changement de forme eût impliqué un changement d'outillage. Les jeunes filles russes continuaient à se plaindre, lorsqu'un jour leur tristesse fut changée en joie par l'arrivée d'un commis-voyageur allemand. La fabrique qu'il représentait avait été informée de ce désir... Aujourd'hui les têtes des jeunes filles russes sont toujours égayées

(1) Sur le savoir faire commercial des Allemands, V. *Quinzaine coloniale*, 10 juillet 1899, p. 400.

de mouchoirs pourpres, mais ils ne viennent plus de Manchester. [1] »

Un journal italien, l'*Exportazione italiana*, raconte de son côté les faits suivants :

« Au Brésil on ne veut rien en noir. Les Anglais expédiaient dans ce pays d'excellentes aiguilles à coudre, mais elles étaient enveloppées dans du papier noir. Informés par leurs agents du mauvais effet que produisait cette coutume, les fabricants de Saxe ont envoyé sur le marché des aiguilles peut-être inférieures, mais qui étaient enveloppées dans du papier rose : le marché brésilien a été ainsi conquis en peu de temps.

« Les Chinois ont la haine du vert. Un éditeur français imagina un beau jour, sans la moindre consultation préalable, d'expédier dans le céleste Empire un très joli et très élégant calendrier. L'article aurait plu, mais le vert dominant sur l'impression, tout l'envoi est resté invendu.

« A la Trinité, les Anglais fournissaient les chaussures; les indigènes ont, paraît-il, les pieds plats et les formes anglaises ne leur allaient pas. Les producteurs anglais voulurent quand même les imposer. Vinrent les Allemands qui s'empressèrent de fabriquer des chaussures suivant la conformation des pieds indigènes et les Anglais ne vendent plus un brodequin. »

On trouve aussi dans un rapport anglais du consul Powell d'intéressants détails sur la manière

(1) *Made in Germany*, chap. IV, p. 72.

toute pratique avec laquelle les Allemands savent combiner l'éducation et les affaires. « Il vient de se former à Stettin, dit-il, une association ayant pour but d'envoyer à l'étranger de jeunes employés de commerce ayant fait de bonnes études, afin qu'ils puissent se perfectionner dans la langue et la connaissance des affaires du pays. Ces jeunes gens doivent profiter des emplois qu'ils auront réussi à obtenir pour adresser à l'association, dans l'intérêt du commerce de Stettin, des rapports réguliers sur le commerce de leur pays d'adoption, les prix des marchandises importées et exportées, et la manière dont le commerce de Stettin pourra en tirer parti. L'association alloue à chacun de ces jeunes gens une somme de 1.500 marcs pour lui permettre de passer au moins 3 mois dans le pays pour lequel ses aptitudes le font juger propre. »

Ne doit-on pas admirer vraiment le soin avec lequel sont ainsi préparés ces futurs voyageurs de commerce qui, moins bien doués peut-être que les nôtres, moins intelligents et moins éloquents, sont en définitive beaucoup plus aptes aux services souvent délicats qu'on attend d'eux?

Et ce ne sont pas seulement les voyageurs de commerce qui bénéficient de cette éducation. C'est de l'Allemand en général qu'on peut dire que quelque travail qu'il entreprenne, il ne laisse rien au hasard. Il ne s'imagine pas surtout qu'il est bon à tout. Il croit non seulement qu'il a tout à apprendre, mais encore que l'école n'est qu'une *pré-*

paration à l'étude d'une branche de connaissances particulières. Il commence donc par étudier sérieusement son sujet et, s'il veut faire des affaires à l'étranger, il s'y prépare en étudiant la langue de ce pays, sa géographie, ses institutions et ses mœurs. Mais après cela, quand il a conscience de sa force, il ne recule plus devant rien, et persévère sans se laisser décourager même par quelques échecs. Les jeunes Allemands, je l'ai maintes fois constaté, sont élevés aujourd'hui beaucoup plus que nos jeunes Français pour le travail, la vie active, l'effort de tous les instants. Pendant les séjours que j'ai faits en Allemagne en pénétrant dans l'intimité d'un certain nombre de familles de la bourgeoisie, et en causant de l'éducation des enfants, j'ai dû reconnaître que les parents étaient plus préoccupés d'armer ces enfants pour la lutte de la vie que de les mettre à l'abri de cette lutte. On cherche moins qu'en France à économiser pour eux, à leur rendre l'existence facile, à leur préparer un nid confortable. On n'en fait pas des paresseux bien pourvus; on tâche d'en faire des individus capables de pourvoir eux-mêmes à leur existence (1).

C'est ainsi que des milliers de jeunes Allemands intelligents, et souvent riches, quittent chaque année leur pays pour s'employer quelque temps

(1) Le professeur James E. Russel de la *Colombus-University* de New-York fait grand éloge dans un récent ouvrage de l'éducation donnée aux jeunes allemands : *German Higher schools. The history, organisation and methods of secundary education in Germany.*

dans les affaires, magasins, fabriques, usines situés sur tous les points du monde. Ils partent fréquemment comme volontaires, sans aucun salaire, pour une période plus ou moins longue. « Ces jeunes gens, dit un rapport américain, sont généralement notés pour leur travail et leur sobriété. Quelques années plus tard, ils rentrent chez eux avec la connaissance d'une langue étrangère, de nouvelles méthodes d'affaires et très souvent d'importants secrets techniques ». « Peut-être ferons-nous quelque figure dans le monde écrivait, il y a quelques années, M. Cherbuliez, le jour où nous ne croirons plus que la sagesse suprême consiste à se soustraire autant que possible aux difficultés de la lutte pour l'existence, le jour où il n'y aura plus de pères et de mères disant à leur fils : « Mon enfant tu peux compter sur nous. Vois comme nous économisons pour assurer ton avenir. Compte aussi pour faire ton chemin sur nos parents, sur nos amis qui se feront un devoir de te pousser, de te recommander. Compte aussi sur le gouvernement qui dispose d'un grand nombre de places. Il faudrait vraiment jouer de malheur pour ne pas en attraper une. Mais comme l'État rétribue chichement ses fonctionnaires, et qu'il est bon d'avoir du beurre à étendre son son pain, tu devras épouser une femme riche. Nous en faisons notre affaire, repose-toi sur nous de ce soin, nous te la chercherons. »

A Hambourg, notamment, dans cette ville opulente, je puis affirmer qu'à peu d'exceptions près,

les familles de l'aristocratie commerciale envoient leurs enfants passer quelque temps à l'étranger, alors que chez nous tant de fils de familles usent leur jeunesse dans de stériles jouissances, étouffant en quelque sorte cette vitalité qui en Allemagne pousse au travail, jusque dans les pays les plus lointains, les fils de négociants et d'armateurs, déjà pourtant riches à millions.

§ 3. — La méthode.

Cette éducation pratique donne des fruits d'autant meilleurs qu'elle est dirigée non pas au hasard, mais avec une méthode scientifique remarquable. C'est par la méthode que l'Allemand compte suppléer à l'adresse et au nerf qui lui manquent. Et dans sa confiance il n'a pas tort. Aucun peuple ne se jette plus avidement que lui sur toutes les méthodes qui permettent de remplacer par une application machinale l'habileté et le talent : les victoires économiques des Allemands sont dues aux mêmes causes que leurs victoires militaires.

« Nous en sommes encore à penser, écrivait, il y a quelques années, M. Jacques Siegfried, que le commerce est si peu de chose qu'il n'est besoin d'y préparer personne et qu'il lui suffira toujours des fruits secs des autres professions. La science du commerce a été dédaigneusement traitée de science d'épicier. Et ce mot a fait tout le mal qu'un mauvais mot peut causer. Nous le payons aujourd'hui d'une infériorité commerciale qui compromet gravement notre situation économique. »

La science joue au contraire un rôle décisif dans la vie économique des peuples. L'agriculture, l'industrie, le commerce sont de véritables sciences, qui demandent à être étudiées, qui ont leurs lois et leurs méthodes.

Or, les sciences qui touchent à l'industrie et au commerce sont cultivées en Allemagne avec un soin extrême. L'Allemagne a apporté dans le développement de son outillage commercial le même esprit de méthode que dans les autres matières. Pour arriver à la prépondérance économique, elle suit sa marche en avant, en ne négligeant aucun des moyens propres à assurer son succès.

De ces moyens, le plus important, c'est l'école. Écoles industrielles d'une part, écoles commerciales d'autre part, méritent de fixer notre attention.

Les écoles industrielles sont de trois sortes : les *technische Hochschulen* ou *Polytechnica*, les *Industrieschulen* proprement dites, et la série des écoles spéciales professionnelles ou *Fachschulen*.

Il y a en Allemagne une dizaine d'écoles techniques supérieures, donnant un enseignement qui correspond à peu près à celui de l'École centrale, de l'École des ponts et chaussées, de l'école supérieure des Mines, du Conservatoire des arts et métiers, j'ose à peine ajouter de nos écoles nationales d'arts et métiers dont le niveau est beaucoup moins élevé. J'ai visité récemment plusieurs d'entre elles : toutes sont prospères. Elles se développent

même d'une façon étonnante : le nombre des élèves avait augmenté pendant l'année scolaire 1897-98 de près de 1.100. Il n'était encore en 1887 que de 2.525 (y compris les auditeurs libres). Il était en 1898 de 11.204 dont 8.453 étudiants proprement dits (1). Aussi parle-t-on maintenant de *Ueberfüllung* et on propose de créer trois nouvelles écoles à Danzig, à Breslau et à Iéna (2). Le nombre des professeurs est partout d'ailleurs considérable, les laboratoires sont parfaitement outillés (3).

Ces écoles se divisent en plusieurs sections ; à Stuttgart il y en a sept : 1° architecture ; 2° section des ingénieurs pour constructions ; 3° section des ingénieurs pour machines ; 4° travaux chimiques ; 5° mathématiques et sciences naturelles ; 6° arts plastiques ; 7° service des chemins de fer, postes et télégraphes. A Hanovre il y a cinq grandes sections : architecture ; ingénieur pour construction ; ingénieur pour machines ; chimie et électrotechnique ; mathématiques et sciences naturelles.

Partout l'organisation est à peu près la même ; les programmes sont très bien conçus, et je puis

(1) V. *Industrielle Entwicklung im Osten Deutschlands*, *Handels-Museum*, 26 octobre 1899, p. 513.

(2) Statistique (en 1897) du nombre des élèves dans les *technischen Hochschulen* (non compris les auditeurs libres) : Berlin 2.292 (3.207 avec les auditeurs libres, ce chiffre s'est élevé en 1898 à 3.428), Munich 1.492, Darmstadt 1152, Karlsruhe 841, Hanovre 775, Stuttgart 731, Dresde 659, Aix-la-Chapelle 284, Brunswick 267.

(3) Il y avait, à Stuttgart, en 1898, 27 professeurs titulaires, 25 professeurs-adjoints, 2 répétiteurs, 10 assistants, et 18 *Privatdozenten* ; au total, 82 maîtres.

dire qu'il sort par centaines de ces écoles des jeunes gens, peu brillants quelquefois au premier abord, mais bien préparés en somme aux divers services qu'on attend d'eux, aptes à construire, à organiser, à diriger même, dans un esprit sérieux et scientifique, les fabriques et les usines les plus importantes soit en Allemagne soit à l'étranger (1).

« Les conséquences de la grande diffusion de l'enseignement technique, dit avec raison le marquis d'Héricourt, sont considérables. C'est à lui qu'on doit l'emploi si répandu des machines. Les patrons, en effet, instruits autrement que par la routine, sont accessibles au progrès. Ils ont appris la nécessité d'avoir un bon outillage, et ils n'hésitent pas à faire des sacrifices pour se le procurer; et comme, d'autre part, ils ont des contre-maîtres et des ouvriers connaissant la théorie et l'ensemble du métier, ils peuvent faire des modifications ou des changements complets dans leur matériel de fabrication, sans craindre d'apporter trop de troubles dans le travail de leurs usines. C'est également le grand nombre d'ingénieurs sortant chaque année des écoles allemandes qui fait que les maisons importantes en ont souvent un ou plu-

(1) P.-F. Damm, *Die technischen Hochschulen in Preussen*, Berlin, 1899. Riedler, *Die technischen Hochschulen und ihre wissenschaftlichen Bestrebungen* (Rektoratsrede, Leipzig), 1899. L'Empereur a institué dernièrement un nouveau titre de docteur-ingénieur, qui paraît devoir être assez recherché. On aime tant en Allemagne s'entendre appeler *Herr Doktor!* (Ce diplôme est décerné par les *technische Hochschulen* dont l'importance va encore grandir).

sieurs qui leur sont attachés pour étudier les procédés nouveaux et même pour en chercher. »

« L'industrie chimique allemande, écrit le professeur Fischer dans son étude sur l'*Enseignement de la chimie technique,* doit sa position prépondérante uniquement à la haute préparation scientifique de ses collaborateurs. Le capital intellectuel que ces hommes représentent constitue la base la plus sûre de notre florissante industrie. La vraie raison de la prospérité de l'industrie chimique allemande n'est un secret pour aucun des autres corps industriels, et on y a fait dans ces derniers temps de grands efforts pour rattraper le temps perdu par la création de laboratoires pourvus de tout l'outillage moderne ... Si l'Allemagne veut conserver sa situation actuelle elle doit multiplier les moyens d'enseignement et de recherches chimiques. »

Les écoles industrielles d'un degré moins relevé (*Industrieschulen*) sont de valeur très inégale, mais il y en a qui sont remarquablement organisées ; on y fait une place considérable aux arts du dessin [1]. Le nombre des élèves s'accroît chaque année et elles rendent certainement de grands services. On s'efforce surtout de montrer aux élèves les procédés de fabrication des divers produits industriels, la composition et les usages de ces produits et de les tenir au courant des progrès actuels de l'industrie. L'enseignement est complété non seulement par

(1) Notamment en Saxe. V. par exemple *Bericht über die königlich-sächsische Industrieschule zu Plauen i. V.*

des manipulations, mais par des excursions et des visites à des établissements industriels ou commerciaux [1].

Les écoles industrielles sont les unes générales les autres spéciales; parmi ces dernières on peut signaler les écoles spéciales d'électricité. Le nombre des élèves de ces écoles augmente considérablement; je pourrais citer par exemple l'institut électro-technique d'Ilmenau en Thuringe qui, récemment, a dû être considérablement agrandi.

Mais c'est l'enseignement professionnel surtout qui m'a paru remarquablement développé.

Le rapport de M. O. Pyfferoen [2] montre d'une

(1) Une commission qui s'est réunie cette année (1899), à Munich, vient de s'entendre sur les moyens de réformer l'enseignement dans les écoles industrielles allemandes. Les conclusions sont que ces nouvelles institutions doivent avoir deux buts principaux : 1° préparer des élèves à l'entrée immédiate dans la pratique, c'est-à-dire former de jeunes industriels possédant des connaissances générales; 2° préparer des jeunes gens aux écoles polytechniques supérieures et par suite, leur fournir les moyens de devenir plus tard des techniciens de premier ordre. Dans le premier cas, les élèves devront passer 3 ans à l'école, dans le second ils n'y resteront que deux ans. Les jeunes gens qui sortiront de l'école, après leur troisième année, recevront un diplôme de chimiste, de second ordre, pour être placés dans une grande fabrique, sous les ordres d'un chimiste de première classe, sortant d'une école polytechnique supérieure. On veut ainsi former entre l'ingénieur proprement dit et l'ouvrier une catégorie d'employés de fabrique munis de connaissances à la fois théoriques et pratiques approfondies.

(2) Dans la collection des rapports publiés par le ministère de l'industrie et du travail en Belgique, 1897. V. aussi le livre de M. Omer Buyse. « *Les écoles professionnelles en Allemagne et en Autriche* » et son excellent rapport sur « *les Ecoles techniques de l'Industrie du*

façon lumineuse les progrès faits par l'Allemagne à cet égard depuis vingt-cinq ans. Les hommes d'Etat de ce pays ont compris qu'il s'agissait là d'une œuvre patriotique. Ils ont pensé aussi, avec Schmoller, que la véritable cause du danger social ne résidait pas tant dans la différence des richesses que dans l'opposition de l'éducation. Relever les connaissances et les aptitudes des classes inférieures, c'est là une des conditions indispensables de la réforme sociale (1).

M. Buyse (2) a montré l'œuvre « patiente, tenace et habile par laquelle les Allemands cherchent à éveiller chez leurs artisans cette esthétique latente, sans cependant leur faire perdre le goût du travail manuel ».

Il reconnaît qu'au point de vue artistique les Allemands ont encore beaucoup de progrès à faire, mais il fait remarquer justement que la concurrence internationale ne se produit pas seulement au point de vue de la valeur artistique mais aussi au point de vue de la valeur technique. « C'est par l'éducation technique de toute la population ouvrière que les Allemands peuvent déjà faire aux Anglais une concurrence redoutable sur tous les marchés du monde. »

bâtiment et de l'industrie du bois ». Bruxelles, 1898. Cf. Trigaut, *Etudes sur l'enseignement professionnel*, Binche 1897.

(1) Cf. Von Welck. *Das Fabrikschulwesen im Königreich Sachsen...* Jahrbuch für Gesetzgebung, t. XXIII, 1899, p. 53.

(2) *Etudes sur les Ecoles techniques de l'industrie du bâtiment et de l'industrie du bois*, p. 1-8.

M. Buyse insiste avec raison sur les modifications profondes qu'a subies en ces derniers temps dans tous les pays industriels le « travail manuel qualifié ». Il montre comment la grande industrie a battu en brèche la classe des artisans, et comment l'Allemagne cherche actuellement à restaurer le système d'éducation ouvrière par la corporation.

L'élan en faveur de l'enseignement professionnel est parti des patrons.

Les neuf dixièmes des *Fachschulen* (et il y en a aujourd'hui plus de 1.000, rien qu'en Prusse) et des cours professionnels sont issus des écoles de corporations. Mais aujourd'hui les pouvoirs publics s'attachent avec une remarquable ténacité à faire pénétrer jusque chez les plus humbles travailleurs l'éducation scientifique si utile à la puissance de l'industrie.

Tous les gouvernements de l'Allemagne comprennent aujourd'hui l'importance de cette question, ils voient dans l'enseignement professionnel un moyen non seulement d'accélérer le développement déjà extraordinaire de l'industrie allemande, mais encore de soutenir la petite industrie contre la grande, peut-être aussi le moyen d'aider un certain nombre de jeunes gens de la bourgeoisie qui fussent sans cela restés inactifs, à trouver soit dans leur pays, soit à l'étranger, des emplois lucratifs.

Le développement des écoles professionnelles a contribué à son tour à accroître les progrès scientifiques de l'industrie qui profite de toutes les inno-

vations : c'est aux écoles de tissage par exemple que l'industrie textile allemande doit une bonne partie de sa force et de son extension[1]. L'essor pris par les industries chimiques est dû au grand nombre de techniciens, et d'ouvriers instruits que les écoles d'enseignement professionnel ont formés. Comme le dit fort bien M. Pyfferoen, si l'Allemagne a vaincu sur les champs de bataille du commerce, les écoles professionnelles sont les casernes où se forment les soldats qui sont les artisans de ces victoires [2].

« C'est l'enseignement professionnel, dit de son côté M. Buyse, qui a fécondé l'activité industrielle et qui a donné au travailleur allemand son maximum d'énergie et de productivité... L'instruction dans toutes les *Fachschulen* est essentiellement pratique; elles s'inspirent directement des procédés d'industries ou de métiers déterminés et y puisent leurs matières d'enseignement... Depuis la plus humble école des corporations jusqu'aux écoles supérieures des industries d'art, toutes s'appliquent à faire de l'industrie, c'est-à-dire à appliquer à chaque fabrication le procédé le plus rationnel et le plus économique ».

« Il est permis de penser, disait récemment une grande revue américaine, que la nation qui a les

(1) V. sur les écoles de tissage, *Moniteur officiel du commerce*, 28 décembre 1899, p. 982.

(2) Pyfferoen, *op. cit.*, p. 5. — Sur l'insuffisance de la préparation des électriciens à Paris, v. le journal l'*Industrie électrique*, du 25 septembre 1897, p. 394.

meilleurs physiciens et les meilleurs chimistes, sera à la longue la plus prospère et la plus grande. Elle aura au plus bas prix la meilleure nourriture, les meilleurs produits fabriqués, les meilleurs fusils, les explosifs les plus puissants, l'armement le plus capable de résistance. Ses habitants sauront utiliser au mieux les ressources du sol, ils seront les plus sains, les mieux protégés contre les maladies. La culture d'un peuple en chimie et en sciences physiques est le meilleur placement que puisse faire une nation ».

Oui, l'avenir appartiendra à la nation la plus instruite, à celle qui saura le mieux appliquer au travail les données de la science, à celle enfin dont les citoyens sauront faire produire à leur travail le plus d'effet possible. Et il faut reconnaître que dès maintenant il s'est constitué en Allemagne par la collaboration scientifique du travail, des capitaux, de l'État, une puissance industrielle qui pèse d'un grand poids sur les marchés du monde. Pour faire prospérer notre industrie, me disait-on naguère à Berlin, il ne nous suffit plus de former des ingénieurs, des constructeurs et même des artistes, il nous faut cultiver les aptitudes techniques des travailleurs manuels. Aussi aujourd'hui chaque métier en Allemagne a-t-il ses écoles techniques, organisées en vue de l'application. Ainsi la Caisse de prévoyance des mineurs de Westphalie entretient 15 écoles préparatoires au métier de mineur; Chemnitz a une magnifique école de tissage préparatoire à cette industrie; à Iserlohn et à Remscheid

on a créé des écoles spéciales pour la ferronnerie et la fabrication des bronzes ; une autre à Annaberg en Saxe pour la passementerie ; il y a une importante école à Sonneberg en Thuringe pour la fabrication des jouets[1] ; il y en a à Sorau, à Dittmannsdorf et à Wüstegiersdorf en Silésie pour la filature et le tissage ; celle de Hauen vient de recevoir cette année même de notables agrandissements.

Et ces écoles sont d'autant plus utiles que l'ancienne forme de l'apprentissage s'est modifiée à mesure que se développait la grande industrie. Le patron ne désire pas apprendre à ses apprentis tous les détails du métier comme autrefois, car il redoute d'en faire des concurrents. C'est maintenant le triomphe de la spécialisation et de la division du travail. Cette orientation nouvelle a donné à l'enseignement technique une importance qui peut avoir, au point de vue social, quelques inconvénients, mais qui, au point de vue de la concurrence industrielle, a de grands avantages[2].

Le développement de l'enseignement commercial se fait parallèlement au développement de l'enseignement industriel et technique.

Nous avons en France onze écoles supérieures de commerce avec un nombre total de 1296 étu-

(1) Elle est modelée d'une façon curieuse sur les industries qui existent dans la contrée, spécialement sur la fabrication des poupées. Elle compte actuellement 60 élèves.

(2) W. Berdrow, *Die Technik an der Jahrhundertwende*, *Gegenwart*, t. 57 (1900), p. 8.

diants. Elles sont pour la plupart bien organisées et bien dirigées, et nous donnent un état-major de commerçants distingués. Mais nous n'avons que 23 écoles pratiques ou préparatoires, à peine dignes du nom d'écoles moyennes, avec un nombre total de 1727 élèves (1). C'est vraiment trop peu.

Il y a aujourd'hui en Allemagne 365 écoles de commerce avec un total de plus de 31.000 élèves. Dans le seul royaume de Saxe il y en a 64, ayant ensemble 6.315 élèves (2).

Malgré cela on se plaint encore. On signale avec un zèle infatigable les lacunes ou les défauts dans l'organisation (3).

(1) V. l'article de MM. Jourdan et Dumont, *Bulletin de l'enseignement technique*, 3 juin 1899, p. 278. Cf. *Foreign office. Report on commercial education in Germany*, *Miscellaneous series*, n° 483, novembre 1898.

(2) Et je ne comprends pas dans ces chiffres les *Realgymnasien* et les *Realschulen* qui ont des sections d'études commerciales fort bien organisées. D'après une autre statistique le nombre total des écoles de commerce en Allemagne s'élèverait au chiffre de 478 (en y comprenant 47 *Fortbildungsschulen* pour les femmes). Rapport présenté par le professeur Messien au congrès de Venise, 4 mai 1899. *Atti del congresso internazionale per l'Insegnamento commerciale*, p. 397.

(3) V. notamment Beigel, *Die Mängel unseres gegenwärtigen kaufmännischen Bildungswesens*, 1895. Les élèves sont en général admis dans ces écoles à l'âge de 14 ans, ils doivent avoir terminé les 8 classes d'une école bourgeoise (*Bürgerschule*) ou la *quarta* d'un gymnase. La durée des études est de 3 ans. Sans doute, sur ces 365 écoles il y en a beaucoup de médiocres, mais c'est aller trop loin que dire qu'il n'y en a que 37 dignes de ce nom (Jourdan et Dumont, *loc. cit.*, p. 287). Il n'est pas douteux en tout cas que la multiplicité de ces écoles de commerce n'ait contribué à orienter l'esprit public en Allemagne vers le négoce sous toutes ses formes. C'est, comme nous le montrerons dans un autre volume, au point de

Peut-être quelques-unes de ces imperfections viennent-elles de ce que ces écoles sont, les unes des créations particulières, les autres des créations dues aux municipalités ou aux chambres de commerce (1). Mais cette diversité même a quelques avantages. En matière d'enseignement commercial, la variété des connaissances à acquérir, et la diversité des applications de ces connaissances, exigent qu'une grande liberté soit accordée aux différentes écoles. C'est ici surtout qu'il est permis de croire à la nécessité de l'émulation et aux bienfaits de la concurrence (2).

En Saxe, par exemple, j'ai pu être témoin du zèle avec lequel les chambres de commerce du royaume travaillent à développer l'enseignement commercial (3). Partout elles cherchent à faire pé-

vue de l'enseignement commercial *secondaire* que nous ne nous développons pas suffisamment. On a aussi organisé dans beaucoup de villes allemandes des « Cours du soir » faits à des employés et commis, travaillant la plus grande partie de la journée dans des magasins ou des bureaux. Quelques patrons consentent à accorder 2 ou 3 heures de liberté par jour aux plus intelligents de leurs employés pour aller suivre certains enseignements.

(1) Quelques-unes de ces écoles sont dues à des associations de marchands, comme celle créée par la *Kaufmannschaft* de Dresde.

(2) V. Beigel, *Der Kampf um die Handelshochschule*, 1898. Boehmert, *Handelshochschulen*, Dresde, 1897. Cf. Stegemann, *Kaufmännisches Fortbildungswesen*, 1897. Riedler, *Unsere Hochschulen und die Anforderungen des zwangzigsten Jahrhunderts*. Berlin, 1898. L'auteur préconise l'idée plusieurs fois déjà mise en avant d'une section technique dans les universités. Mais l'idée d'une sorte de section ajoutée à une université ne sourit pas à tout le monde et on a proposé de créer pour la Prusse une grande école supérieure de commerce indépendante.

(3) V. notamment le *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer*

nétrer dans l'esprit des populations la nécessité d'un enseignement *scientifique* pour assurer l'essor économique de l'Allemagne [1].

Pour remédier à certains inconvénients qu'entraînait la diversité extrême des écoles de commerce [2], reste de l'ancien morcellement politique du pays, et pour donner plus de cohésion à un enseignement destiné à favoriser le développement du commerce germanique tout entier, les négociants allemands ont eu l'heureuse idée de s'entendre, sans s'adresser d'abord au gouvernement impérial. Le Congrès de Brunswick fut suivi

in Chemnitz für 1897, p. 114. Les écoles de commerce sont organisées d'une façon très remarquable dans le royaume de Saxe. La plupart ont été fondées par des associations diverses, mais elles sont aujourd'hui aidées par l'État qui leur alloue une somme annuelle de 175.000 marcs. V. Dietrich, *Das kaufmännische Unterrichtswesen im Königreich Sachsen*, 1897. Le royaume de Bavière suit de près la Saxe. La Prusse est en retard, à tel point, écrivait récemment M. H. Lissauer (mémoire présenté au congrès de Venise, 4 mai 1899), que son essor commercial doit être attribué plutôt à l'enseignement des matières pratiques qui est donné dans les écoles ordinaires, au caractère consciencieux du peuple, et à la façon dont les patrons ont rempli leurs devoirs d'éducation vis-à-vis de leurs apprentis. *Atti del congresso internazionale per l'Insegnamento commerciale*, Venezia, 1899, p. 393.

(1) On pourra aussi consulter sur l'enseignement commercial en Allemagne le livre de Léautey, *L'enseignement commercial*, p. 503, *la Réforme économique* du 7 février 1897, p. 169, et surtout l'excellent mémoire de M. Beck, bourgmestre de Mannheim. *Die Reform des kaufmännischen Bildungswesens*, Mannheim, 1899. V. aussi l'analyse du rapport sur les *Handelshochschulen* de R. Ehrenberg dans le *Jahrbuch für Gesetzgebung* de Schmoller, t. XXIII, 1899, p. 369.

(2) Elles n'ont aucun lien entre elles, disait M. Lommer au congrès de Brunswick (4 octobre 1895), les expériences faites par l'une ne profitent nullement aux autres.

de plusieurs réunions où l'on mit à l'étude la constitution de deux vastes associations. A la suite du congrès d'Eisenach (octobre 1896), on créa : 1° l'union allemande en faveur de l'enseignement commercial (*Deutscher Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen*) ; 2° l'union des directeurs et professeurs des établissements d'enseignement commercial de l'Allemagne (*Verband der Directoren und Lehrer kaufmännischer Unterrichtsanstalten Deutschlands*). Ces deux sociétés ont leur siège à Brunswick ; elles s'efforcent « d'éveiller en faveur de l'enseignement commercial l'intérêt du monde commerçant et des cercles influents, provoquent entre les intéressés un échange continuel d'idées, à l'aide de périodiques, de conférences et de congrès, donnent les renseignements désirables sur les questions importantes, par l'intermédiaire d'un office central et favorisent la publication d'ouvrages et de livres destinés aux établissements d'enseignement commercial ». C'est ainsi qu'on a organisé à Leipzig et à Dresde des cours de vacances qui ont eu beaucoup de succès. Un congrès des plus intéressants s'est tenu cette année (du 5 au 7 octobre 1899) à Hanovre [1].

L'union n'agit pas seulement par des conférences et des congrès, mais encore par de remarquables publications. Elle fait paraître (depuis avril 1897) une revue, la *Zeitschrift für das gesammte*

(1) V. indépendamment du compte rendu officiel, les articles publiés à ce moment dans la *Frankfurter Zeitung*, nos des 6, 7 et 8 octobre 1899.

Kaufmännische Unterrichtswesen qui compte des collaborateurs dans tous les pays, et des fascicules trimestriels qui, sous ce titre : *Veröffentlichungen des deutschen Verbandes für das kaufmännische Unterrichtswesen*, donnent des renseignements précieux sur l'enseignement commercial dans le monde entier.

Cette union, qui est une des sociétés les plus fécondes de l'Allemagne, a trouvé, en la personne du Dr Stegemann un secrétaire général d'une remarquable activité (1).

L'Enseignement commercial allemand forme dès maintenant un grand nombre de commis qui, trouvant difficilement à se placer dans leur pays, sont disposés à aller à l'étranger comme voyageurs ou représentants à des conditions de bon marché incroyables. Ils consentent aussi à travailler dans des maisons étrangères où on les reçoit sans peine à cause de leur peu de prétentions, de leur instruction spéciale et de leur connaissance des langues. Ils s'efforcent alors, et souvent avec succès, d'introduire les marchandises allemandes, cherchent ainsi à se procurer un supplément de ressources par les bénéfices quelquefois considérables de la commission.

Parmi les écoles commerciales de création nouvelle et d'un type intéressant nous signalerons la

(1) Cf. W. Wolf, *Der Deutsche Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen und seine bisherige Wirksamkeit* (rapport présenté au congrès de Hanovre, octobre 1899). Cf. J. Roux, *Journal des chambres de commerce*, 25 octobre 1899, p. 311.

Handelsakademie de Leipzig qui, sous la direction du Dr Huberti, se propose, à côté d'un enseignement théorique analogue à celui qu'on rencontre partout, d'initier ses élèves par des exercices ingénieux et des opérations fictives à la pratique même de la vie commerciale. Plus de la moitié des élèves de cette école sont étrangers. On est particulièrement satisfait des Suédois; il y a un certain nombre d'Anglais qu'on m'a dit être médiocres, ainsi que les Russes et les Polonais; quelques officiers ont été autorisés à en faire partie.

Dans la même ville de Leipzig on vient de faire à l'instigation de la Chambre de commerce, un autre essai. En vertu d'une ordonnance ministérielle du 14 janvier 1898, on a organisé sous la direction du professeur Raydt, une Ecole de hautes études commerciales, qui n'est en réalité qu'une sorte de combinaison entre les cours de l'école commerciale déjà existante, et certains cours de l'Université (1). La composition de l'école est très

(1) H. Raydt, *Die Handelshochschule zu Leipzig*, 1898. Le programme des études comporte les enseignements suivants :

1° Économie politique, affaires de banque et de bourse, politique commerciale; 2° science financière; 3° technologie; 4° géographie commerciale; 5° histoire économique; 6° législation générale; 7° droit commercial et maritime; 8° législation des faillites; 9° législation industrielle; 10° droit des gens; 11° politique coloniale; 12° pédagogie pour ceux qui se destinent à l'enseignement commercial. 13° cours d'instruction générale. L'école doit se recruter parmi les 4 catégories suivantes de jeunes gens : 1° jeunes gens porteurs du certificat donnant accès au service militaire d'un an; 2° élèves d'établissements supérieurs d'instruction publique comptant 9 années d'études (*Gymnasien*, *Realgymnasien*, *Oberrealschule*); 3° élèves d'écoles normales allemandes ayant satisfait au deuxième examen d'instituteur

variée. Elle attire, indépendamment d'un certain nombre d'étudiants en droit, bon nombre de fonctionnaires et d'officiers [1].

On a récemment organisé à Aix-la-Chapelle (octobre 1898) un « *handelswissenschaftlicher Cursus* » qui est comme une section complémentaire de la *technische Hochschule* de cette ville. On veut essayer de combiner les études techniques et des études pratiques du commerce [2]. Des créations du même genre paraissent devoir se réaliser à Rostock et à Hanovre [3]. On parle aussi de créer, sous le nom de *Handels Akademie*, deux écoles de hautes études commerciales à Francfort et à Cologne [4]. Le séminaire des langues orienta-

4° étrangers âgés de 29 ans au moins et témoignant d'une instruction suffisante. L'école des hautes études commerciale de Leipzig comptait pendant le 1er semestre 1898, 97 élèves et 21 auditeurs; pendant le second semestre, 77 élèves (dont 28 étrangers).

Mentionnons aussi l'existence à Leipzig d'un *Uebersetzungsinstitut* qui se charge de traduire en 36 langues différentes les prospectus, catalogues, etc., et se contente pour ce travail d'une rémunération très modique.

(1) L'Autriche aussi se préoccupe beaucoup du développement de l'enseignement commercial. V. notamment Zehden : *Zur Geschichte des kommerziellen Bildungswesens in Œsterreich von 1848 bis 1898*, Wien, 1898. Sur l'éducation commerciale en Europe, v. le *Report of the commissioners of Education*, pour 1896-97 (Washington, 1898), chap. 6, p. 207.

(2) V. sur l'organisation de l'école à Aix-la-Chapelle, le Journal du *Board of Trade*, octobre 1898, et *Handels-Museum*, 23 février 1899, p. 88.

(3) *Jahresbericht der Handelskammer zu Hannover für* 1898, p. 88.

(4) Voigt. *Die Akademie für Sozial-und Handelswissenschaften zu Frankfurt a. M.* 1900. — Mevissen. *Denkschrift betreffend die Errichtung einer Handelsakademie in Köln.*

les, fondé en 1887 et adjoint à l'Université de Berlin, est aussi fort utile à l'expansion allemande dans tout l'Orient. Il a un but analogue à notre École des langues orientales vivantes, mais il est beaucoup mieux organisé en vue de la pratique. Pendant l'hiver 1897-98 ce séminaire avait 160 élèves inscrits.

Ces indications sommaires sur le développement des écoles industrielles et commerciales de l'Allemagne seront utilement complétées par un exemple emprunté à une des villes où j'ai eu à plusieurs reprises l'occasion de séjourner. Voici quelles ressources offre la ville de Nuremberg (qui n'est pas une ville universitaire) au point de vue qui nous occupe.

Il y a d'abord deux gymnases, un realgymnase, et une *Realschule* (elle compte 800 élèves) qui fait une large place à l'enseignement moderne, et à laquelle une importante section industrielle a été annexée.

On y trouve ensuite une école industrielle royale figurant dans la catégorie des *technischen Mittelschulen*. Elle sert d'école préparatoire pour entrer dans une école supérieure (*Hochschule*), et comprend trois sections : 1° section de mécanique, 2° section chimique, 3° section des constructions. La première prépare les jeunes gens qui se proposent d'entrer dans des établissements métallurgiques : ils font surtout des travaux de construction, de moulage, des dessins de machines, etc..

La seconde s'adresse à ceux qui aspirent à entrer dans des fabriques de produits chimiques, de couleurs, de porcelaine, ou encore dans une verrerie, teinturerie, tannerie, etc... Dans la troisième on étudie surtout la construction des fabriques, des ateliers, des monte-charges, des ponts, etc.... Les études durent deux années. Il faut pour y entrer être âgé de quinze ans au moins, sortir d'une *Realschule* et présenter un certificat de bonne conduite et de moralité. L'école industrielle de Nuremberg comptait cette année 101 élèves en première année et 79 en seconde.

Il y a encore à Nuremberg une grande école commerciale libre, connue sous le nom d'Institut Gombrich, qui n'a pas moins de 350 élèves, et une école commerciale municipale d'un degré moins élevé.

On y trouve enfin toute une série d'écoles professionnelles (*Fachschulen*) et de cours d'adultes qui ne comptent pas moins de 2.500 auditeurs (1).

Ce seul exemple suffira à montrer quelle extension l'enseignement industriel et commercial re-

(1) Le gouvernement, non content de déclarer que la fréquentation de l'école primaire est obligatoire de 6 à 14 ans, a provoqué la création de cours d'adultes dans toutes les localités de plus de 1.000 habitants. Les élèves sont groupés d'après leurs métiers et reçoivent un enseignement scientifique basé sur des faits relatifs à leur occupation journalière. Aux termes de l'article 140 de la *Gewerbeordnung* les ouvriers industriels âgés de moins de 18 ans peuvent être obligés de fréquenter les cours d'une école d'adultes industrielle ou professionnelle. Plus de la moitié des communes industrielles de Prusse ont décrété l'obligation.

çoit aujourd'hui dans les villes allemandes. L'État, comme nous le verrons, aide au besoin, mais le peuple allemand comprend l'importance d'un enseignement qui semble faire partie de sa vie au même titre que les écoles primaires. Il fait même au besoin de gros sacrifices d'argent pour le soutenir.

L'Allemand passait jadis à juste titre pour manquer d'initiative et d'idée. L'idée lui vient peu à peu, grâce à toutes ces leçons qui ouvrent son esprit, grâce à cet entraînement, auquel il se soumet d'ailleurs volontiers. Il est sans cesse sur le qui-vive, il lit beaucoup et accepte de bonne grâce les conseils qu'on lui donne (1).

Écoles spéciales et bonnes méthodes de travail, ce sont là deux points par lesquels l'Allemagne est aujourd'hui supérieure à l'Angleterre elle-même. Les Anglais en font l'aveu : « L'absence d'un enseignement commercial, disait lord Roseberry à l'inauguration de l'école des hautes études commerciales de Colchester, a été très préjudiciable à l'Angleterre ; c'est le motif pour lequel des étrangers (les Allemands) sont en train de supplanter

(1) Ces écoles techniques et commerciales n'ont qu'une valeur relative; prises individuellement, elles n'offrent rien d'extraordinaire; mais il ne faut pas oublier que leur but n'est pas de faire des savants, mais de former le plus grand nombre possible d'industriels, de contre-maîtres, de négociants, de commis ayant les connaissances nécessaires pour exercer avec profit leur profession. On trouvera d'utiles indications sur les écoles industrielles ou professionnelles dans le petit manuel de C. Reymann. *Führer für das gewerbliche Leben*, Berlin, 1899.

les Anglais dans beaucoup d'emplois [1]. »

Les résultats que l'Allemagne a obtenus, elle les doit en grande partie à ces méthodes scientifiques, qui l'ont amenée peu à peu à une exploitation rationnelle de ses chemins de fer, à l'application de tarifs mieux étudiés, à une étude attentive des grands courants commerciaux, à un aménagement excellent de ses cours d'eau et de ses canaux.

C'est avec raison que M. Fouillée insiste, dans ses récentes études sur la réforme de l'enseignement, sur la croissante nécessité des études scientifiques : « Nous faisons déjà, dit-il, l'épreuve de

(1) Les rapports consulaires anglais (V. notamment, *Foreign office*, novembre 1897, n° 434) constatent la supériorité de l'enseignement technique de l'Allemagne sur celui de l'Angleterre. Cf. *ibid.*, n° 1977, juillet 1897, p. 19. Sur l'éducation technique des Anglais, v. Journal du *Board of Trade*, octobre 1897, p. 406. V. aussi Friedrich Müller, *Britische Schulen und die Bedrängung britischer Industrie*, dans la Revue *Die Nation*, 18 et 25 juin 1898. Le consul anglais sir Charles Oppenheimer constate que si l'ouvrier allemand était jadis inférieur à l'anglais sous le rapport de la conduite, de l'aptitude et de l'endurance, cette différence a aujourd'hui disparu. Les Anglais se préoccupent beaucoup en ce moment de l'insuffisance de leurs commis-voyageurs. V. une intéressante correspondance envoyée de Londres à la *Monatsschrift für Textil-industrie* et reproduite *Handels-Museum*, 21 juillet 1898, p. 367. « L'infériorité des commis-voyageurs anglais est, dit-elle, une des raisons pour lesquelles, dans sa lutte contre les autres nations et surtout contre l'Allemagne, l'Angleterre semble en train de perdre de plus en plus la première place qui lui avait été si longtemps reconnue sans conteste ». Cf. un article de Fleischner, *Handels-Museum*, 14 juillet 1898, p. 349, et un autre encore plus curieux de B. Gibbins, « *Made in Germany and how to stop it. Fortnightly Review*, juin 1899, p. 1004. Le publiciste Sidney Low demande la transformation des armées modernes en « écoles d'industrie ». *Nineteenth Century*, septembre 1899.

notre insuffisance pour nos industries chimiques autrefois si florissantes, et qui ne peuvent plus soutenir la concurrence allemande..... Les programmes de 1893, imposant une mauvaise orientation à la partie de la jeunesse qui avait du goût pour les sciences, l'ont canalisée malgré elle vers le droit et la médecine qu'elle encombre alors qu'elle manque à l'industrie (1). »

Mais fortifier les études scientifiques ce n'est pas simplement charger les programmes de sciences. Ce qu'il faut « c'est rendre les esprits scientifiques », c'est leur donner ce souci simultané du théorique et du pratique, qui a jusqu'ici, comme le fait encore remarquer M. Fouillée, dirigé les Allemands et constitue le secret de leur force.

Les industriels et les commerçants de l'Allemagne ont mieux compris que les nôtres que le rôle de la science dans l'industrie devenait chaque jour plus grand et serait bientôt prépondérant ; ils sont aujourd'hui convaincus que la victoire dans la lutte économique appartiendra à celui qui possédera le meilleur outillage et les procédés de fabrication les plus perfectionnées.

« Les industriels, dit M. Haller, sont à l'affût et au courant des originalités qui se révèlent, et sont prêts à faire les offres les plus brillantes aux laborieux qui par leurs découvertes peuvent ajouter à la prospérité de leurs établissements. »

(1) Fouillée, *Les Etudes classiques et la démocratie*, 1898. Cf. *Revue Politique et Parlementaire*, 10 juin et 10 juillet 1898, p. 517 et p. 19.

C'est pour cela que les Allemands ne redoutent pas tant la concurrence des peuples jeunes, qu'ils espèrent au contraire exploiter pour leur plus grand profit. Ils concentrent leurs efforts pour se procurer cet outillage, et pour employer ces procédés scientifiques. Ils augmentent pour cela le nombre des écoles techniques afin d'avoir un plus grand nombre d'entrepreneurs et de patrons qui comprennent la nécessité de faire des sacrifices pour avoir un bon matériel, de bons contre-maîtres et des ouvriers instruits (1).

Qu'il nous suffise, pour compléter ces observations générales, de reproduire quelques passages de l'un des derniers rapports de M. Soulange-Bodin. Il renferme des renseignements fort instructifs sur la façon dont les Allemands procèdent et sur l'habileté avec laquelle ils essaient de conquérir pour leur industrie métallurgique la fourniture du matériel destiné aux constructions navales. M. Soulange-Bodin nous montre les métallurgistes et constructeurs se réunissant en un Congrès pour examiner la situation. Chacun renonce à quelques avantages pour le bien commun ; les métallurgistes se déclarent prêts, pour parvenir à la conquête du marché naval, à travailler sans bénéfice et même à *perte légère*. Les représentants des chantiers de constructions déclarent de leur côté que non seulement ils donneront la préférence aux pro-

(1) V. Wirminghaus, *Die nationalœkonomische Wissenschaft und der deutsche Kaufmannsstand*, Iéna, 1898.

duits allemands en cas d'égalité de prix, mais qu'ils sont même prêts à faire un sacrifice et à concéder aux usines allemandes des prix dépassant de 3 à 5 0/0 les prix des fabricants anglais.

On discute, on étudie, on en vient à se convaincre que, pour arriver à un résultat, il faut une réduction des tarifs de transport entre les usines et les chantiers. Le représentant de l'administration des chemins de fer qui préside la réunion assure l'assemblée de son bon vouloir en se bornant à demander l'établissement d'un bureau de contrôle, pour constater qu'il n'y a pas de fraudes. Il comprend sans doute qu'en dépit des réductions ainsi accordées, les chemins de fer feront encore des bénéfices, à raison du travail nouveau apporté aux usines, travail qui nécessitera le transport de matériaux, minerais, houilles, etc. Tout le monde finit par tomber d'accord.

M. Soulange-Bodin n'a-t-il pas raison de mettre en relief cette activité incessante et cette *solidarité raisonnée,* dont les industriels allemands, d'accord avec l'État, font ainsi preuve?

C'est encore cette étude méthodique à laquelle se livrent les Allemands des besoins et des nécessités de leur temps qui les a amenés à des transformations considérables dans leur marine de commerce. « Partout dans la mer Baltique, écrit notre consul de Danzig, la navigation à vapeur tend à se substituer à la navigation à voile... La plupart des armateurs allemands vendent à tout prix leurs navires à voiles et se font construire des vapeurs

en fer, calant peu d'eau, qui sont plus aptes à charger rapidement les bois et les grains que leurs devanciers, et qui leur rapportent des frets plus rémunérateurs. »

J'ai constaté en effet partout en Allemagne l'union féconde entre la science et l'industrie. Le savant aide l'usinier et tous deux, je crois, comprennent mieux que nous ce caractère de l'industrie moderne qui est le perpétuel changement.

Il ne suffit pas pour un peuple de posséder des savants éminents, il faut que les méthodes des savants pénètrent le plus rapidement possible au sein des masses, que leurs découvertes soient transformées en richesses par les industriels et les travailleurs. Or l'Allemagne s'est ingéniée à mettre la science à la portée de tous.

Les grandes usines ne se contentent même pas de leur propre personnel. Elles s'attachent encore régulièrement, comme conseils, les professeurs d'universités les plus renommés, ou s'assurent la propriété de leurs découvertes éventuelles. Les savants allemands ne dédaignent point d'ailleurs de prendre eux-mêmes et en leur nom des brevets qu'ils cèdent ensuite aux fabriques qui désirent les exploiter. C'est un vrai drainage de la production scientifique au profit de l'industrie. Et si les progrès de la chimie pure ont exercé une influence féconde sur l'industrie, celle-ci à son tour a fait bénéficier la science de nombreux perfectionnements réalisés dans les usines. Par l'étendue et la puissance des moyens qu'elle met en

œuvre elle a permis à bien des savants allemands de mener à bonne fin des recherches qu'il eut été impossible de réaliser sans de fortes dépenses et de grandes pertes de temps dans les laboratoires des universités.

L'Allemand est à l'affût de toutes les nouveautés. Sa connaissance dès langues étrangères lui permet de suivre les publications scientifiques étrangères et il en tire largement parti. Sa volonté arrêtée de s'adapter à tous les besoins et de se plier à tous les goûts développe en lui une vigilance infatigable, qui ne laisse échapper ni l'espoir d'un débouché ni la chance d'une commande.

A l'instruction technique l'Allemand joint l'instruction pratique que donnent les voyages. Dans mes pérégrinations à travers l'Europe j'ai voyagé souvent avec des Allemands, et des Allemands dans une situation de fortune modeste, voyageant économiquement, mais pour s'instruire, observant avec méthode les pays qu'ils parcourent, et retirant de leurs voyages un tout autre profit que la plupart des Français. Aujourd'hui l'habitude des voyages est répandue en Allemagne dans toutes les classes de la société. Les Allemands estiment avec raison que rien n'est plus utile pour acquérir des connaissances variées et combattre les erreurs de jugement résultant d'une vie trop sédentaire.

Les méthodes scientifiques reçoivent aussi leur application dans les musées industriels et dans ces musées d'échantillons qui, depuis quelques

années, se multiplient dans toutes les grandes villes.

L'Allemagne possède des musées industriels remarquables. On s'y occupe moins que chez nous de réunir des collections ayant un intérêt historique, on s'efforce de présenter au public des collections de modèles nouveaux, et où tous les métiers même les plus modestes, sont représentés. Ces musées sont soigneusement tenus au courant, et lorsque des objets ou des machines sont surannés, on les enlève immédiatement pour les remplacer par d'autres plus perfectionnés.

Ces musées reçoivent souvent le nom « d'expositions industrielles permanentes ». Le nombre des visiteurs est considérable. « Notre musée, écrivait un journal de Leipzig, reçoit une grande affluence d'acheteurs accourus non seulement de toutes les parties de l'Allemagne mais aussi de l'étranger. Tout article vraiment digne d'être exposé, et confectionné avec soin, est sûr de trouver preneur. Aussi le nombre des exposants continue-t-il à s'accroître. »

Il faut signaler aussi la création des musées d'échantillons (*Exportmusterlager*) qui ont spécialement pour but d'affaiblir le rôle des commissionnaires et des intermédiaires. Les échantillons ne jouent même qu'un rôle accessoire dans la plupart de ces musées qui servent surtout à donner des renseignements sur les questions pratiques de transport, de tarifs, de douane, etc..., et font l'office d'intermédiaires pour la conclusion d'affaires, soit sur place, soit au moyen d'agents envoyés au loin.

Ce sont en réalité moins des musées que des agences, constituées elles aussi sous forme d'associations. Des renseignements sont fournis aux membres qui en font partie sur la solvabilité de la clientèle. On leur facilite le recouvrement des créances et le règlement des affaires contentieuses avec des clients du dehors, de même que les rapports avec les autorités des autres pays (1).

« L'Allemagne, écrit un de nos consuls, a pensé qu'un des meilleurs moyens de développer son commerce extérieur, était de créer des bureaux commerciaux ayant pour mission de fournir aux exportateurs des renseignements sur les marchés étrangers ouverts à leurs marchandises et de seconder les importateurs en leur donnant des informations exactes sur les formalités douanières. La création d'attachés commerciaux près des légataires et des ambassades, de musées commerciaux dans les villes importantes, d'agences commerciales et autres institutions du même genre (2) sont les anneaux d'une chaîne tendue pour soutenir le commerce d'exportation. Tandis que la France crée un office national du commerce extérieur dans

(1) J'ai visité en 1898 le musée d'échantillons de Stuttgart, qui est très fréquenté et a servi d'intermédiaire en 1897 pour 358 marchés. Les derniers rapports sur l'*Exportmusterlager* de Francfort sont aussi satisfaisants. V. sur les musées d'échantillons, les articles de K. Rathgen dans le *Wörterbuch der Volkswirthschaft* d'Elster, t. I (1898), p. 248, et de F. E. Huber dans le *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, t. I, p. 958.

(2) Allusion aux agences de renseignements appelées *Auskunfteien*, qui sont parfaitement organisées.

le but de fournir à ses commerçants des renseignements convenables en matière d'exportation, l'Allemagne organise un bureau de renseignements douaniers auprès duquel les négociants désireux d'introduire de nouveaux articles du dehors peuvent obtenir des indications authentiques. Le bureau allemand doit venir surtout en aide aux importateurs [1]. »

C'est ainsi que la société pour favoriser les progrès des Allemands à l'étranger, qui a pour organe la revue *Export*, a créé à Berlin (*Dresdenerstrasse*, 34) à la fois un musée d'échantillons et un bureau de renseignements, où l'on peut trouver les catalogues des grandes maisons allemandes rédigés en plusieurs langues, et l'indication de celles qui désirent des représentants [2].

Quant aux musées d'art industriel ils sont annexés à des écoles d'art industriel (*Kunstgewerbeschulen*) qui tiennent le milieu entre les écoles des

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 26 mai 1898.

(2) La mission allemande envoyée dans l'Extrême-Orient a organisé à son retour dans l'une des salles du Reichstag une remarquable exposition (18-30 avril 1898) pour montrer aux industriels allemands quelles affaires ils peuvent espérer faire avec la Chine. V. le compte-rendu du *Handels-Museum*, 2 juin 1898, p. 280. Les musées commerciaux allemands se mettent en relations avec les musées commerciaux analogues créés dans d'autres villes par exemple le *Welthandelsmuseum* de Philadelphie qui a pour but de réunir autant que possible tous les produits du monde, d'indiquer d'une façon systématique quelles sont les ressources naturelles de tous les pays et de montrer le parti qu'on en peut tirer. L'Allemagne profite de toutes les occasions de montrer où en est l'industrie allemande. Il est question de créer un *Reichshandelsmuseum*, V. Raché (Paul), *Was thut Deutschland für seinen aussenhandel*. Berlin, 1899.

beaux-arts et les écoles professionnelles, et où on n'admet que ceux qui ont déjà exercé un métier [1]. Ces musées, qui sont très visités, contribuent à faire naître chez l'ouvrier le goût du beau. Nous pouvons citer ceux de Berlin, de Munich, de Stuttgart, de Dresde, de Nuremberg, de Düsseldorf.

Enfin l'Allemagne a conservé la tradition des foires dont le principal avantage réside dans le contact personnel des industriels avec les clients, contact qui permet aux uns et aux autres d'apprécier en très peu de temps la situation du marché, de connaître les nouveautés et les modifications imposées par la mode, et de traiter leurs affaires avec célérité [2].

Le marquis d'Héricourt, consul général de France à Leipzig, a signalé à plusieurs reprises l'importance des foires. Il rappelle que les fabricants d'articles de Paris, se rendant compte de la difficulté de faire connaître leurs produits, et voulant éviter aux clients les visites d'atelier, avaient cherché il y a quelques années à établir un musée d'échantillons. Cette tentative, autour de laquelle on n'avait guère fait de réclame, n'a pas réussi. Et pourtant peut-être l'idée était-elle juste. Les dernières foires de Leipzig ont eu un grand succès : à celle de 1897 il n'y avait pas moins de 1.300 exposants ; 200 fabricants y ont pris part. L'indus-

(1) Les écoles d'art industriel m'ont paru (à Berlin, Hambourg, Hanovre, Stuttgart, très bien organisées. V. Buyse, *Les écoles professionnelles et les écoles d'art industriel*, Bruxelles, 1896.

(2) Cf. Funke, *Die Leipziger messen*, Leipzig, 1897.

trie de la verrerie et de la porcelaine, et les industries céramiques y ont tenu une place considérable. Le nombre et la nature des affaires qui se sont faites à cette occasion attestait un progrès énorme du commerce d'exportation de l'Allemagne (1).

« La foire de 1898, écrit notre consul, a été encore plus visitée que celle de l'année dernière. Non seulement on y était venu de toutes les parties de l'Allemagne, mais encore de toutes les contrées de l'Europe, des États-Unis, du Mexique et de l'Australie... Les affaires ont été très satisfaisantes et fort peu de négociants ont été mécontents. Dans la céramique surtout, dont la situation est actuellement très prospère en Allemagne, on a été très content de la vente. Les échantillons des fabriques royales de Saxe, de Bavière et de Berlin étaient particulièrement remarqués... Ce sont les articles courants et de moyenne qualité qui ont eu le plus grand débit. Les commandes de vaisselle ont été fort nombreuses. Les faïences ont donné lieu à de bonnes affaires. On en peut dire autant de la verrerie, des jouets, des instruments de musique et des meubles (2). »

(1) V. les rapports de la Chambre de commerce de Leipzig. Cf. *Recueil consulaire de Belgique*, t. 99 (1898), p. 376.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 28 avril 1898. Cf. les conseils précédemment donnés par lui, *ibid.*, 10 février 1898, p. 177. Il se tient généralement à Leipzig quatres grandes foires en janvier, mars, avril ou mai, et août ou septembre, V. *Moniteur officiel du commerce*, 15 juillet 1897, 3 novembre 1898, et 2 février 1899, p. 157.

§ 4. — L'action du Gouvernement.

Caractère et éducation, ce ne sont pas là les seules causes qui expliquent l'essor industriel et commercial du peuple allemand. L'intervention de l'État et la politique commerciale suivie par lui sont aussi pour beaucoup dans ce remarquable épanouissement que nous venons d'étudier.

On conçoit aisément que dans un pays devenu comme l'Allemagne la terre classique du socialisme d'État, le gouvernement soit disposé à intervenir constamment dans la vie économique de la nation.

De même qu'il a beaucoup fait, comme nous l'avons montré dans un autre ouvrage (1) pour mieux mettre en valeur le sol de l'Allemagne, de même aussi il travaille avec ardeur à tirer le meilleur parti possible des ressources naturelles ou acquises des régions si diverses qui forment le territoire actuel de l'Empire.

Dans cette ardente mêlée économique qui caractérise la fin de notre siècle, les Allemands sont convaincus qu'il n'est pas trop des forces combinées de l'individu, de l'association et de l'État pour sortir vainqueurs de la lutte. Ils sont convaincus aussi que l'intervention de l'État est nécessaire pour porter à son maximum de puissance les inventions heureuses qui ont pu être faites par

(1) V. nos *Études sur les populations rurales de l'Allemagne*, 2e partie, chap. IV et V.

les particuliers. Ce n'est sans doute pas l'État qui a, en Allemagne, doté le commerce et l'industrie de l'outillage perfectionné dont nous avons parlé plus haut. Les Allemands sont justement fiers de ce qu'ils ont fait avec leurs seules ressources, ou par la vertu bienfaisante de l'association. Le travail, l'effort, la prévoyance, l'économie, tout cela en définitive, ce sont des qualités individuelles, et ce n'est pas l'État qui pourra beaucoup pour les communiquer à ceux à qui elles font défaut. Mais tout le monde reconnaît que le gouvernement doit aider l'industrie privée à se développer ou à mieux faire. Personne ne soutient que son devoir soit purement négatif et qu'il consiste dans une abstention rigoureuse. Aurait-on pu se passer, par exemple, de son concours pour le développement des chemins de fer et le perfectionnement des voies navigables qui ont favorisé dans des proportions énormes le commerce général du pays? Et qui donc aujourd'hui devant la difficulté de certaines entreprises pourrait contester que l'État ait non seulement le droit mais le devoir de venir en aide aux industriels et aux commerçants? A supposer d'ailleurs que certaines associations puissent se constituer avec la puissance voulue, il n'est pas démontré qu'elles fonctionnent plus avantageusement que lui.

L'Allemand accepte d'ailleurs volontiers (et il faut tenir compte de cette prédisposition naturelle) cette ingérence du gouvernement. « L'amour de la liberté, avait déjà dit Mme de Staël, n'est point

développé chez les Allemands; ils n'ont appris ni par la jouissance, ni par la privation, le prix qu'on y peut attacher... Ils voudraient que tout leur fût tracé d'avance en fait de conduite; moins on leur donne à cet égard l'occasion de se décider par eux-mêmes, puis ils sont satisfaits. »

Nous ne pouvons étudier ici tous les encouragements que les gouvernements de l'Allemagne donnent aujourd'hui à l'industrie et au commerce. Après avoir indiqué brièvement quelques-unes des principales formes sous lesquelles leur intervention se manifeste, nous dirons spécialement quelques mots des encouragements donnés aux écoles industrielles ou commerciales; puis nous insisterons sur la politique commerciale suivie par l'Allemagne depuis trente ans en montrant surtout l'importance que les derniers traités de commerce ont eu pour le pays.

a. — *Sollicitude témoignée au commerce.*

C'est aujourd'hui sous les formes les plus diverses que se manifeste la sollicitude des gouvernements de l'Allemagne pour la prospérité économique de la nation. L'activité déployée par les ministères du commerce des divers États est remarquable.

Il serait curieux de suivre année par année les efforts faits par les gouvernements et spécialement par le gouvernement impérial pour aider le commerce à prendre un plus grand essor.

C'est en 1880 qu'on résolut de créer une sorte de conseil supérieur économique (*Volkswirthschaftsrat*) qui élabore des projets de loi et prépare des règlements. Il se compose de 75 membres nommés par l'Empereur pour 5 ans (dont 45 sur la présentation des chambres de commerce et de diverses associations). Mais cette institution qui fut l'objet de certaines attaques, surtout parce que Bismarck essaya plusieurs fois de s'en servir contre le Parlement, ne paraît pas avoir rendu de très grands services. Elle n'a joué qu'un rôle effacé dans l'essor économique de l'Allemagne.

Deux questions préoccupent depuis quelques années le gouvernement : la réorganisation des chambres de commerce et l'amélioration du service des consulats.

C'est en Prusse surtout que l'organisation des chambres de commerce était considérée comme défectueuse.

C'était une institution purement facultative, et qui par suite faisait défaut dans un grand nombre de villes (1). La compétence des chambres de commerce était en outre fort restreinte et la représentation des divers intérêts du commerce et de l'industrie n'y était pas équitable. Le gouvernement,

(1) Il n'y en avait encore que 80 en Prusse en 1893. Mais il convient peut-être de remarquer que si le développement des chambres de commerce a été en Allemagne un peu lent, c'est par suite du magnifique épanouissement qu'y ont reçu les associations privées sous les formes les plus diverses.

par l'organe du baron de Berlepsch, alors ministre du commerce, avait soumis à la Chambre des députés, le 25 mars 1896, un projet fort étudié qui rendait obligatoire la création de chambres de commerce, augmentait leurs attributions et réglait à nouveau leur mode d'élection. Ce projet qui semblait fort sage et avait été approuvé par un grand nombre d'hommes compétents dut être retiré à la suite d'une vive opposition de la Chambre des députés. Le gouvernement crut devoir se borner à solliciter quelques mois plus tard le vote d'une « novelle » complétant sur divers points la loi du 2 février 1870. Cette proposition reçut un accueil favorable dans les deux Chambres du Parlement; elle est devenue la loi du 19 août 1897. La différence essentielle avec le projet Berlepsch est l'abandon de l'idée de chambres de commerce obligatoires. Celles-ci restent comme auparavant des organes consultatifs, mais auxquels sont dévolus des pouvoirs réglementaires assez importants. Les chambres de commerce sont investies dorénavant de la personnalité juridique, elles peuvent recueillir des dons et legs et administrer librement leur fortune. Elles sont par suite dans une situation favorable pour encourager les progrès de l'industrie et du commerce dans l'avenir (1).

(1) V. Siewert, *Die Neuordnung des Handelskammerwesens in Preussen.* (*Handels-Museum*, 11 novembre et 9 décembre 1897). Cf. *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 2e supplément, 1897, p. 469 et Journal du *Board of Trade*, juillet 1898, p. 16. Il y a aujourd'hui en Allemagne 140 chambres. J'ai eu l'occasion de causer avec un certain

Il existe aussi dans certaines villes (Berlin, Stettin, Magdebourg, Tilsit, Königsberg, Danzig, Memel, Elbing, Altona), à côté ou à la place des chambres de commerce, des collèges ou corporations de marchands dont la loi nouvelle autorise le maintien; ces associations peuvent si elles le désirent se transformer en chambres de commerce proprement dites.

Dans les autres États de l'Allemagne l'activité déployée par les Chambres de commerce est également considérable.

De grands efforts sont faits actuellement pour créer des chambres de commerce allemandes à l'étranger. Il en existe une de fondation récente à Bruxelles. On s'occupe d'en installer à Buenos-Aires, à Montevideo et dans d'autres villes de l'Amérique méridionale.

On se préoccupe en outre, avons-nous dit, de mieux organiser le service des consulats. Les consuls allemands semblent bien n'avoir eu jusqu'ici qu'un rôle minime dans le développement économique de l'Allemagne. Le nombre des consuls ou agents consulaires est sans doute assez considérable : 37 consuls généraux, 319 consuls, 232 vice-

nombre de commerçants de la loi nouvelle. Ils m'ont témoigné leur satisfaction sur deux points principaux, sur la liberté plus grande avec laquelle le recrutement peut se faire aujourd'hui, ce qui a permis à quelques chambres de se livrer à d'ingénieuses combinaisons; ensuite sur la reconnaissance de la personnalité juridique qui, permettant aux chambres d'acquérir des biens, leur permettra par là même de jouer un rôle plus actif que par le passé.

consuls et 108 agents consulaires (sans parler de 841 employés subalternes). Mais la plupart d'entre eux sont des hommes de bureau et non des praticiens, des juristes plutôt que des économistes, dont les rapports laissent fort à désirer. On étudie depuis quelques années certaines réformes pour améliorer cet important service. Il s'agit notamment d'instituer auprès des consulats allemands des « attachés techniques » dont, pour l'étude de certaines industries, comme les industries chimiques, on attend d'utiles services (1).

Le mémoire rédigé par le ministère de la marine, et dont nous avons parlé précédemment donne quelques renseignements sur la question. L'augmentation du nombre des consuls ou agents consulaires, dit-il, n'a pas répondu depuis vingt-cinq ans au développement économique de l'Allemagne. De 556 en 1872, il a passé à 697 en 1897; mais la répartition est arbitraire ou défectueuse. La Grande-Bretagne et l'Irlande, avec 85, et les colonies anglaises, avec 67, sont les pays qui en ont le plus. Il y en a 68 pour la Suède et Norvège, 41 pour la Turquie, 35 pour la Russie, 36 pour l'Italie, 27 pour l'Espagne, autant pour le Danemark, 25 pour le Brésil; mais il n'y en a que

(1) La Kaufmannschaft de Berlin a adressé le 20 novembre 1899 au ministre du commerce un mémoire sur la réforme des consulats (reproduit dans la Revue *das Echo*, 25 janvier 1900, p. 138). On réclame surtout d'eux des rapports plus précis. On souhaite de voir se généraliser l'idée déjà mise en pratique à Constantinople, à Buenos-Ayres et à Chicago, d'attachés commerciaux recrutés avec soin.

24 pour les États-Unis, 14 pour la France, 6 pour la Belgique, 5 pour le Japon, 8 pour l'Autriche-Hongrie, 5 pour le Portugal. Ce qu'il y a de fâcheux surtout, c'est que les agents consulaires ne s'occupent des affaires du consulat que d'une façon très accessoire; souvent ils ne sont pas de nationalité allemande, et ce n'est pas de grand cœur qu'ils défendent les intérêts de l'Allemagne. Il faut absolument que l'Empire couvre le monde entier d'un réseau complet d'agents compétents, capables de montrer aux industriels et aux commerçants de l'Allemagne les nouvelles voies à suivre, les marchés à conquérir, les changements à réaliser.

Il faut avant tout pour cela augmenter le nombre des agents consulaires et surtout le nombre des consuls de carrière (*Berufsconsuln*). Il faut aussi inspirer à ceux qui existent déjà, un esprit nouveau. Les rapports qu'ils insèrent dans le *Handels-Archiv* sont trop spéciaux. Il parlent de l'endroit même où ils habitent, ils ne donnent pas de vues d'ensemble sur la situation économique d'une contrée, et sur les chances que le commerce allemand pourrait avoir de s'y développer. Il faut organiser, en allouant à cet effet des crédits suffisants, un service de personnes chargées d'étudier à fond les régions que l'Allemagne a intérêt à connaître, capables surtout de décrire avec précision le régime du travail et les méthodes commerciales employées dans ces pays en même temps que de renseigner leurs compatriotes à la fois sur

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

le goût des habitants dans les différentes directions qu'ils donnent à leur activité, et sur le besoin de modèles qui peut exister chez eux. Les consuls, qui sont pour la plupart des juristes occupés toute la journée à un travail de bureau, ne sont pas assez mêlés à la vie pratique pour nous renseigner sur tout cela. Il faut leur donner des collaborateurs ayant fait des études économiques et chargés surtout de voyager (1).

Le Reichstag est actuellement saisi d'un projet de loi qui contient des prescriptions relatives aux travaux des consuls dans le domaine commercial maritime.

On exigerait des aspirants consuls des connaissances plus étendues, on attacherait surtout une grande importance à la connaissance des langues et de la situation économique des pays où ils seront envoyés (2).

On sait aussi avec quel zèle le gouvernement s'est occupé du nouveau Code de commerce. La commission de spécialistes qui fut formée par

(1) « La formation presque exclusivement juridique de certains employés d'État, dit le Dr Ehrenberg (*Der Handel, seine wirthschaftliche Bedeutung*. Iéna, 1897, p. 98) est la moins favorable qui se puisse imaginer pour la tâche qu'ils ont à remplir, de développer le commerce et de favoriser l'essor économique du pays. Elle conduit ces fonctionnaires à traiter les relations commerciales d'une façon uniforme (*schablonenmässig*), alors qu'il faut des traitements inégaux répondant à la variété effective des choses ». Cf. Wirminghaus, *Die nationalœkonomische Wissenschaft und der deutsche Kaufmannstand*. Iéna, 1898.

(2) *Reform des deutschen Consulatswesens*, *Handels-Museum*, 5 octobre 1899, p. 473.

l'Office impérial de justice (*Reichsjustizamt*), à la fin de l'année 1895, a présenté au mois de juin 1896 un projet fort étudié qui n'est pas seulement une modification de l'ancien Code de 1861, mais vraiment un Code nouveau. On y trouve par exemple une réglementation minutieuse de matières importantes qui étaient à peine traitées jusqu'ici : agents commerciaux, commerce d'entrepôt, courtiers, transports par voies ferrées (3).

En même temps que le Code de commerce on a préparé un projet de Code industriel dont le Reichstag aura à s'occuper prochainement et qui contient l'introduction obligatoire d'un certificat de capacité pour certaines industries et une réglementation assez rigoureuse du travail. On parle aussi de reprendre l'étude du projet de loi réglant la situation de l'industrie de la confection.

L'Office impérial des Postes s'occupe de la réorganisation et de la réforme des tarifs postaux, et l'Office des Affaires étrangères a soumis au Reichstag divers projets de loi concernant les colonies, notamment la situation de la nouvelle Guinée et de Kiao-Tchéou.

Il y aurait toute une étude à faire sur les mesures prises récemment pour développer les voies de communication, améliorer les tarifs de chemins de fer, faciliter les correspondances téléphoniques,

(3) Le nouveau Code de commerce est entré en vigueur en même temps que le nouveau Code civil, mais le chapitre concernant les apprentis et les auxiliaires du commerce (*Lehrlinge, Handlungsgehilfe*) s'applique depuis le 1er janvier 1898.

l'envoi des colis postaux (50 pf. dans toute l'étendue de l'empire jusqu'à 5 kil.). Il faudrait aussi montrer dans quelle mesure l'étude des questions sociales qui préoccupe si fort aujourd'hui le gouvernement impérial réagit sur l'essor économique du pays. On ne saurait par exemple méconnaître à ce dernier point de vue l'intérêt que présentent les statistiques du travail. Si le projet de loi déposé en février 1894 n'a pas encore abouti, la question d'une statistique générale du travail en Allemagne a du moins provoqué la nomination d'une commission qui a eu depuis dix-huit mois d'importantes délibérations.

Le gouvernement se préoccupe en ce moment même de développer l'industrie et le commerce dans les deux provinces de Prusse orientale et de Prusse occidentale fort arriérées au point de vue économique. M. de Gossler, gouverneur de cette dernière province, a fait une tournée officielle dans les centres industriels de la Westphalie et de la Prusse rhénane pour intéresser les capitalistes de l'Ouest au développement économique de l'Est, et leur inspirer confiance dans la solidité des nouvelles entreprises projetées (1).

(1) On projette d'installer des ateliers de construction de machines, des fabriques d'aiguilles, de plumes et d'instruments de précision, ainsi que des fabriques de meubles, le bois étant très abondant dans cette région. Les chantiers de construction d'Elbing doivent être agrandis. La création d'une école technique à Danzig (V. ci-dessus, p. 298, et l'article déjà cité du *Handels-Museum*) concorde avec les projets de développement de l'industrie dans les provinces orientales de la Prusse.

D'autres motifs semblent aussi inspirer le gouvernement : les populations ouvrières de l'Est, qui sont assez pauvres, sont fortement travaillées par certains agitateurs. Aux élections générales de juin 1898, le nombre des suffrages socialistes s'est élevé à 44.000 au lieu de 23.000 en 1893, et ce sont surtout les campagnes qui ont donné cette augmentation. Le gouvernement cherche à enrayer un mouvement qui l'inquiète.

Est-il besoin d'ajouter que le gouvernement se préoccupe vivement du rôle que l'Allemagne pourra jouer à l'exposition de 1900 et de la place que l'industrie allemande pourra y tenir (1). L'empereur a donné lui-même ses instructions et a hautement témoigné l'intérêt qu'il prend aux efforts de l'Allemagne pour y briller. Elle a, en la personne de M. Richter, un commissaire général de grande valeur et on sait déjà que la section allemande (surtout en ce qui concerne les machines) aura une importance de premier ordre. L'Allemagne tient aussi beaucoup à montrer par ses industries d'art les progrès qu'elle a faits au point de vue esthétique.

b. — *Encouragements donnés aux Écoles.*

Les écoles techniques professionnelles ou commerciales dont nous avons précédemment parlé doivent pour la plupart leur existence à l'initia-

(1) *Deutsche Vorbereitungen zur Pariser Weltausstellung.* Export, 11 novembre 1897.

tive privée, aux municipalités, aux chambres de commerce, à diverses associations; mais elles tendent aujourd'hui à devenir des rouages officiels; elles sont en relations régulières avec les gouvernements qui allouent à beaucoup d'entre elles d'importants subsides. L'Allemagne au point de vue de l'enseignement industriel et commercial fut longtemps en retard. La Prusse en particulier semblait s'en être désintéressée (pour des raisons d'ordre financier). Le gouvernement prussien commença par inscrire au budget une modeste subvention annuelle de 440.000 marcs. Aujourd'hui, je vois inscrites au budget de la Prusse des allocations de 4.500.000 marcs pour les écoles de commerce, de 2.020.000 marcs pour les écoles techniques, de 640.000 marcs pour les écoles des mines. Ce sont là des chiffres respectables. Dans les royaumes de Bavière, de Saxe, de Wurtemberg et dans le grand-duché de Bade, les subventions sont également fort élevées. A l'occasion du jubilé du roi de Saxe on a fondé des bourses dans les écoles professionnelles et industrielles. Le rapporteur de la proposition s'exprimait ainsi : « Il importe de diriger vers l'industrie les jeunes gens qui jusqu'à ce jour se sont pour la plupart tournés vers l'enseignement ou le fonctionnarisme. La lutte sur le marché du monde exige surtout dans l'industrie que les talents et les heureuses dispositions ne soient pas négligés, mais qu'ils soient au contraire puissamment développés ». On a aussi demandé que les caisses d'épargne consacrassent

une partie de leurs fonds disponibles à soutenir ou à fonder des écoles d'apprentissage. C'est ce qui se pratique déjà dans la Hesse. Il y aurait tout une étude à faire sur cette question. Ce qu'on peut affirmer, c'est ce que les divers États de l'Allemagne sont aujourd'hui visiblement préoccupés, pour pénétrer la nation tout entière de l'importance des études économiques, de développer l'enseignement de toutes les sciences qui touchent au commerce, non seulement dans les écoles commerciales et professionnelles mais même dans les universités (1). L'enseignement de ces dernières se renforce chaque jour, et le contraste avec nos universités françaises, où les enseignemeuts d'ordre économique sont toujours pauvrement représentés, s'accentue chaque jour davantage (2). Les divers États de l'Al-

(1) V. ci-dessus, p. 290. Il ne faut pas oublier non plus que l'empereur Guillaume a vivement attaqué l'enseignement classique et a conclu à la nécessité de donner une éducation plus pratique.

(2) V. à cet égard, F. Lot, *Le budget de l'enseignement supérieur en France et en Allemagne* (*Revue politique et parlementaire*, 10 janvier 1898). L'État est venu aussi chez nous en aide soit aux municipalités, soit aux chambres de commerce, pour leur permettre d'organiser dans quelques villes, des écoles professionnelles ou des écoles pratiques de commerce et d'industrie; l'initiative privée a de son côté travaillé à la diffusion de l'enseignement commercial. Mais tous ces efforts, malgré les progrès réalisés, me paraissent jusqu'ici un peu en façade. Les Français, comme on l'a dit avec raison, ont besoin d'harmonie extérieure plus que de progrès réel. Un ministre croit avoir fait de grandes choses quand il a écrit beaucoup de circulaires et les renseignements officiels indiquent trop souvent comme accompli ce qui n'a été que décidé. V. par exemple sur l'enseignement des industries d'art en France, plusieurs articles de M. Marius Vachon, *Réforme économique*, oct.-nov.-déc. 1897, janvier 1898.

lemagne ont fait aussi beaucoup depuis quelques années pour développer les *Kunstgewerbeschulen* ou écoles d'art industriel dont nous avons dit quelques mots; c'est grâce à leurs subventions généreuses que les musées annexés à ces écoles ont pris une si grande extension.

Tous sont persuadés que dans ce grand combat des intérêts matériels qui met aux prises les peuples et les nations, c'est un devoir pour eux d'aider tous les sujets de l'Empire, ceux surtout qui appartiennent à des catégories sociales plus relevées, à connaître la situation économique de l'Allemagne, en même temps que celle des pays rivaux, à étudier scientifiquement les ressources, les moyens d'action des différents peuples, à se rendre compte des efforts qui doivent ou peuvent être tentés pour réaliser de nouveaux progrès (1).

Le gouvernement prussien notamment travaille en ce moment avec un zèle éclairé à multiplier les enquête (2), à mettre entre les mains du public les statistiques qui peuvent le renseigner, à réunir des documents précis, à encourager les missions à l'étranger (3). Il est aujourd'hui visiblement porté

(1) On s'occupe aussi de l'enseignement commercial à l'usage des jeunes filles. V. H. Schmidberger, *Die Handelschule für Mädchen mit allgemeinen Gesichtspunkten über Handelsschulen überhaupt*, 1898.

(2) Sur l'utilité que peut avoir une statistique bien faite de la production pour l'élaboration des traités de commerce, et sur la manière d'y arriver, V. un article de R. Calwer, *Handels Museum*, 16 décembre 1897, p. 649.

(3) Le *Reichsamt der Innern* a entrepris depuis quelques mois sous la dénomination de *Handelsberichte des In-und Auslands*, la

à intervenir dans l'éducation du peuple à tous les degrés, à voir dans l'enfant le citoyen futur, le continuateur de la nation. Il revendique le droit de le faire élever d'une manière conforme à ce qu'il juge être l'intérêt du pays et le génie de sa population. Il est profondément pénétré du mot de Leibnitz : « Faites-moi maître de l'enseignement et je me charge de changer la face du monde ». Ce n'est point ici le lieu de discuter sur les droits de l'État en matière d'enseignement. Il convient seulement de reconnaître loyalement que ces *droits* que l'État prussien revendique il les envisage surtout comme des *devoirs* pour lui-même, et que la haute fonction de l'enseignement est à tous égards mieux traitée en Allemagne qu'elle ne l'est chez nous.

c. — *Politique commerciale.*

C'est surtout par sa politique commerciale qu'un gouvernement peut agir efficacement sur la vie économique et, par suite, sur la vie nationale tout entière. Il y a longtemps qu'en matière de relations internationales la politique du « laisser-faire, laisser-passer » est abandonnée. La concurrence entre les nations a pour conséquence une intervention du gouvernement dans les échanges pour les réglementer.

On peut soutenir sans doute que la liberté du

publication de rapports détaillés sur le commerce de l'Allemagne avec tous les pays du monde. Ces rapports, d'un caractère officiel, analogues à ceux si appréciés du *Foreign office*, paraissent comme ces derniers dans le format in-8°.

commerce est un corollaire de la liberté du travail et de la propriété. Le commerce est un genre de travail qui a droit, lui aussi, à ses franchises. Toute entrave apportée aux échanges semble au premier abord un obstacle arbitrairement placé entre le besoin et la satisfaction; et le principe de la liberté commerciale ne semble pas moins bien fondé pour le commerce international que pour le commerce intérieur.

Ce principe pourtant l'Allemagne ne l'a jamais accepté dans son intégrité, par cette raison fondamentale que son application rencontre des faits sociaux dont il faut tenir compte; la liberté absolue des transactions est inconciliable avec la stabilité des relations commerciales. Et c'est en somme parce que l'industrie et le commerce ont besoin du lendemain, que le système de la protection a prévalu depuis quelques années dans la majorité des États de l'Europe.

Nous ne pouvons, dans ce petit volume, étudier la question toujours si débattue des inconvénients et des mérites respectifs du libre échange et de la protection. Aussi bien est-ce une question que l'esprit du parti a, en Allemagne comme chez nous, un peu dénaturée. C'est une faute, à mon sens, d'ériger le protectionnisme et le libre-échange en systèmes absolus et de se retrancher, quelles que soient les circonstances, dans une seule des deux opinions. La valeur du régime protecteur ou libre échangiste provient surtout des faits et de l'état des nations : il n'y a pas ici de dogme.

J'ai, au cours de mes voyages, recueilli avec une égale impartialité les récriminations des producteurs sur le prix infime auquel ils doivent livrer leurs produits, et celles des consommateurs sur la cherté de la vie, et l'augmentation du prix de beaucoup de choses.

Ce qui me paraît certain, c'est que les grandes nations sont tout à la fois contraintes de sauvegarder avec les sources de leurs subsistances, leur raison de vivre, ce qui rend indispensable une certaine protection, et de progresser par leurs échanges avec l'étranger, ce qui demande une certaine liberté.

C'est une question d'art politique que de trouver la juste mesure. C'est surtout au génie des hommes d'État qu'il appartient de comprendre la situation économique à un moment donné, de marquer le point où pour chaque objet il convient de s'arrêter dans la voie de la protection. C'est aux hommes d'État qu'il appartient de voir, après un examen scientifique, souvent difficile, de la question, jusqu'à quel point tel ou tel progrès industriel peut modifier les conditions de la production et des échanges entre les peuples (1).

Les évolutions de la politique commerciale de l'Empire allemand depuis 1870 sont fort intéressantes à étudier. Il nous suffira d'en rappeler ici les phases principales.

Au moment de la guerre, l'Allemagne, tributaire

(1) Cf. Funck-Brentano et Dupuis, *Les tarifs douaniers et les traités de commerce* (1896), chap. I.

au point de vue industriel de l'étranger, était plutôt libre-échangiste. Bismarck s'était, en somme, dans la période 1866-70 montré au sein des *Zollparlamente* favorable à un abaissement des tarifs (1).

Puis lorsqu'après la guerre il se fut engagé dans le *Kulturkampf,* il n'hésita pas, pour trouver des alliés dans sa lutte contre les catholiques, à accepter une partie du programme des nationaux-libéraux et des idées de l'école de Manchester, en particulier un régime douanier assez voisin du libre-échange. Peut-être aussi présumait-il un peu trop à ce moment des forces de son pays.

Ce furent les crises économiques par lesquelles l'Allemagne passa bientôt, qui déterminèrent Bismarck, en même temps que le *Kulturkampf* s'apaisait peu à peu, à se faire protectionniste, et à réclamer énergiquement l'intervention de l'État dans toutes les questions économiques et sociales.

Nos cinq milliards, en apportant une apparence de richesse à un pays relativement pauvre, firent un instant perdre la tête à beaucoup de gens; on avait cru qu'il suffisait de se croiser les bras. Un grand nombre d'entreprises témérairement lancées avaient sombré : un grand krach s'était produit en 1873. Le pays était alors si affolé que Bismarck.

(1) V. sur les idées économiques de Bismarck dans la première période de sa vie, et son peu de sympathie pour le développement de l'industrie, J. Wolf, *Zeitschrift für Socialwissenschaft*, 19 juillet 1899, p. 477.

pour faire diversion, avait même songé à recommencer la guerre (1).

L'organisation économique de l'Allemagne était d'ailleurs très défectueuse. L'insuffisance de la production avait amené de grands besoins : on n'avait par exemple ni assez de charbon, ni assez de locomotives, ni assez de machines de toute sorte. Les prix de certaines choses s'étaient démesurément élevés.

Le brusque accroissement du nombre des producteurs troubla alors profondément le pays. Certaines sociétés industrielles furent prises comme d'une subite folie. Quelques-unes firent presque autant de mal que celles organisées pour l'exploitation de la crédulité par la fraude.

Cinq ou six ans après la guerre on parlait partout d'un appauvrissement général. L'industrie allemande se développait mal; la production était dans une anarchie complète; la misère augmentant dans les villes comme dans les villages, les populations émigraient pour aller chercher au loin le travail qui chez elles ne suffisait plus à leurs

(1) On attribue cette parole à un haut fonctionnaire de Berlin en 1875. « L'indemnité de guerre a été notre ruine. Si au lieu de cinq milliards la France nous en avait donné dix, nous tendrions nos chapeaux le long des routes en demandant l'aumône. La plus grande partie des milliards de l'indemnité a en réalité disparu dans des spéculations qui n'ont profité qu'à des tripoteurs! » Il ne faudrait cependant pas prendre cette boutade trop à la lettre. Nos cinq milliards, accrus encore par le crédit que procure toujours la victoire, avaient mis aux mains du Gouvernement le capital qui lui avait manqué : il avait remboursé une partie de sa dette. C'est ce brusque remboursement qui jeta dans la circulation des sommes considérables qui furent engagées dans des spéculations téméraires.

besoins [1]. On put croire et répéter de bonne foi que la guerre, en donnant à l'Allemagne le prestige de la victoire, avait été funeste à la fortune publique de ce pays. Beaucoup se persuadèrent que les besoins de l'outillage militaire devaient nuire inévitablement à ceux de l'outillage industriel [2].

L'exposition universelle de Philadelphie (à laquelle d'ailleurs, il faut le reconnaître, la plupart des grands industriels n'avaient point pris part (mit en relief, en 1876, l'état d'abaissement de l'industrie germanique. Le professeur Reulleaux, qui représentait l'Allemagne dans le jury de cette exposition, écrivit un jour avec amertune : « Sur le terrain industriel, nous avons subi une défaite égale à deux Sedan. On croyait que l'Allemagne unie et régénérée devait occuper le premier rang dans la production universelle et surpasser les autres nations... C'est tout le contraire qui arrive... L'industrie allemande ne produit que des objets de mauvaise qualité et de minime valeur. Elle n'a fait aucun progrès, ni comme goût, ni comme invention. En fait d'outillage industriel, elle n'exhibe que ses gigantesques canons Krupp, qui se dressent comme une menace au milieu des produits pacifiques envoyés par les autres nations [3]. »

(1) L'émigration, qui est maintenant descendue au-dessous de 25.000 individus par an, était alors de plus de 100.000 (Moyenne de la période décennale 1875-1885 : 109.414).

(2) V. notamment Œchelhäuser, *Die wirthschaftliche Krisis*. 1876. Cf. la remarquable introduction du compte rendu de la Chambre de commerce de Breslau pour 1896.

(3) On a établi par un diagramme, pour les années 1874 à 1876.

Aussi comprend-on que Bismarck, à l'exemple des autres grands États (Autriche, Russie, France), ait voulu, pour protéger l'industrie languissante, élever les droits de douanes, en s'appuyant sur les deux partis conservateurs qu'il avait combattus précédemment, le parti conservateur prussien et le centre. Il cherchait d'ailleurs à ce moment à procurer au gouvernement impérial par des impôts indirects élevés des ressources indépendantes du vote annuel des États confédérés. Bismarck n'a jamais considéré au surplus la protection et le libre-échange comme des vérités immuables. Il n'hésitait pas à passer de l'un à l'autre système comme un médecin prescrit ou ne prescrit pas le quinquina à ses clients suivant leur état physiologique. Les médicaments protectionnistes peuvent évidemment contribuer au développement de certaines industries (1).

Les partis libéraux ayant perdu aux élections de 1878 la majorité, sa tâche devint plus facile. Il

l'état des affaires de 103 sociétés par actions. Ces 103 sociétés, dont le capital montait à 445 millions de marcs, virent leurs affaires diminuer de 333 millions. Il fallut congédier plus de 100.000 ouvriers, et la perte en salaires fut au moins de 100 à 120 millions de marcs. Cf. les statistiques données dans le *Vorwärts*, année 1878, n° 55, d'où il résulte que ce sont les ouvriers qui ont été surtout victimes du malaise. Les actionnaires ont encore, dans la plupart de ces sociétés, touché des dividendes; les ouvriers au contraire ont vu leur travail déprécié de 42 0/0.

(1) Sur l'absence de doctrine économique chez Bismarck, V. Charles Benoist, *Revue des Deux Mondes*, 15 juillet 1899, p. 378-380. « Il étendait à l'économie politique la haine dédaigneuse qu'il avait vouée à ce qu'il nommait la politique des professeurs ».

obtint aisément le vote d'un tarif douanier protectionniste en même temps que le rachat de tous les chemins de fer par l'État. L'application des idées nouvelles, qui comportaient tout un programme d'intervention de l'État dans la vie économique de la nation, se fit lentement, par fragments, sous forme de lois de détail arrachées peu à peu au *Reichstag*.

L'Allemagne s'entoura de barrières non pas seulement pour protéger, comme nous venons de le dire, son travail national, mais surtout pour écarter les produits étrangers, et assurer à ses producteurs le marché allemand (1). On espérait même arriver à détruire dans l'esprit du peuple, cette conviction que les produits étrangers (français et anglais surtout) étaient supérieurs aux produits similaires allemands.

L'Allemagne n'était point la première à s'engager dans ce courant de protectionnisme. La Russie était entrée depuis longtemps déjà dans cette voie; elle avait même en 1877 aggravé ses tarifs en exigeant que les droits de douanes fussent acquittés en or. L'Autriche en 1878 avait inauguré un régime quasi-prohibitif dirigé surtout contre

(1) « Il ne s'agit pas, disait Bismarck dans le mémoire remis au Reichstag en 1879, de venir en aide à certaines branches de l'industrie nationale par des tarifs ou des impôts. Il s'agit d'assurer à l'*ensemble* de la production allemande un écoulement certain sur notre marché ». Certaines considérations financières, auxquelles les besoins croissants de l'Empire donnaient une gravité particulière, étaient aussi en jeu. Cf. Poschinger. *Bismarck als Volkswirth*, et *Die Handelspolitik des deutschen Reiches*, 1899, p. 248 et suiv.

les produits anglais. La France se préparait à conclure (1881-82) une série de traités, dont on s'effrayait un peu à l'avance, avec la Suisse, l'Espagne, la Belgique, le Portugal, la Suède, la Norvège, les Pays-Bas. Ce courant protectionniste qui passait alors sur l'Europe s'expliquait dans une large mesure par le désir de protéger l'agriculture; il était comme une victoire de ceux, publicistes, économistes, agriculteurs, qui avaient attiré l'attention sur la concurrence désastreuse que les produits agricoles du nouveau monde faisaient aux produits européens, et sur la diminution inquiétante des prix d'un grand nombre de marchandises.

Le système protectionniste inauguré en 1879 a-t-il été aussi utile soit à l'agriculture soit à l'industrie que les protectionnistes le prétendent? Il est permis d'en douter. Il est certain du moins qu'à partir de ce moment, les Allemands abrités derrière leurs tarifs, travaillèrent avec plus d'ardeur qu'auparavant à perfectionner leur industrie. Celle-ci prit une extension considérable. Les produits allemands purent à ce moment pénétrer assez aisément chez nous à la faveur du tarif conventionnel, tel qu'il résultait des traités de commerce que la France avait, comme nous venons de le voir, renouvelés ou conclus à partir de 1881 pour une période de dix ans, et en profitant d'une des clauses du traité de Francfort, de l'article 11, qui garantit pour une durée illimitée aux produits français entrant en Allemagne, et aux produits allemands entrant en France, le traitement le plus favorable ac-

cordé aux autres puissances : l'Allemagne nous avait à moitié fermé son marché tout en conservant le nôtre. C'est, pour le dire en passant, cette situation si pénible pour nous qui devait être une des causes du revirement de notre politique douanière en 1892.

Il est néanmoins assez difficile de dire si c'est à la faveur de ce régime ou malgré ce régime que se fit le développement industriel et commercial que nous venons de décrire. Ce qui paraît certain c'est que les remaniements dont le système économique de la Prusse et même de l'Allemagne entière fut l'objet jusque vers 1885, troublèrent d'abord profondément le cours naturel des choses (1).

Le revirement de la politique commerciale de l'Empire ne pouvait en effet se produire sans occasionner un certain trouble et sans nécessiter une période de transition difficile. L'essor industriel et commercial de l'Allemagne fut d'ailleurs ralenti à ce moment par la « politique sociale » de Bismarck, qui fut alors en butte à une vive opposition du parti libéral, lequel se recrutait principalement dans la bourgeoisie, l'industrie et le com-

(1) Faisons remarquer en passant que cette idée, en apparence très louable, de la protection du travail national n'a peut-être pas donné en Allemagne les résultats qu'on espérait parce qu'elle n'a pas trouvé le complément qui lui eût été nécessaire dans une organisation professionnelle. Le capital international semble avoir bénéficié autant que le travail national de la politique alors suivie. Je suis absolument convaincu (tout en reconnaissant l'utilité de la protection pour certains produits) que le « travail » n'a point en Allemagne participé autant que le capital aux bienfaits du régime protecteur.

merce. En s'occupant des classes populaires et des ouvriers, Bismarck, j'en ai recueilli maintes fois l'aveu, inquiéta un certain temps les capitalistes, les patrons et entrepreneurs de toute sorte : ils trouvaient l'atmosphère gouvernementale beaucoup trop imprégnée de socialisme.

Mais les Allemands, avec leur esprit laborieux, ne tardèrent pas à voir combien étaient compliqués les problèmes qui se posaient devant eux. Ils comprirent qu'il leur importait de se mettre en rapports plus étroits avec les grandes nations industrielles, d'étudier avec soin les procédés techniques et les conditions économiques des peuples voisins, de changer au besoin leurs méthodes. Le Zollverein, en facilitant les relations économiques, en supprimant les obstacles intérieurs qui gênaient le commerce et l'industrie, avait déjà rendu depuis longtemps sensible aux yeux les plus prévenus, la solidarité des intérêts allemands.

Ils virent surtout que le marché intérieur commençait à être saturé. A mesure que l'industrie se développait et se perfectionnait il devenait plus nécessaire de trouver au dehors des débouchés. L'Allemagne usait ses forces dans une guerre douanière qui devenait d'autant plus fâcheuse pour elle que toutes les nations s'étaient fermées peu à peu, et que l'Angleterre parlait de conclure avec ses colonies un pacte douanier qui eût enlevé aux produits allemands un de leurs principaux marchés (1).

(1) Cf. E. Le Clerc, *Les projets de l'union douanière Pan-Britan-*

Comme il était facile de prévoir qu'à l'expiration de nos traités de commerce nous ne manquerions pas de modifier un état de choses dont nous souffrions, elle se prépara à faire une évolutiom en sens inverse de la nôtre et à revenir à la politique que nous-mêmes abandonnions [1]. Qu'il nous suffise de rappeler que le gouvernement de Guillaume II, se hâta, après la chute de Bismarck, d'adopter un régime nouveau. Sans revenir au libre-échange, il conclut une série de traités de commerce, d'abord avec les alliés politiques de l'Empire, l'Autriche-Hongrie et l'Italie (1891), puis avec les autres États

nique. Annales de l'École libre des sciences politiques, novembre 1899.

(1) Dans le mémoire qu'il présenta en 1892 au Reichstag le comte de Caprivi ne manqua pas de faire remarquer comment, à la suite de vives récriminations, le courant protectionniste s'accentuait en France et devait amener un changement dans notre politique commerciale. « La tendance des nations européennes, ajoutait-il, est aujourd'hui d'assurer le marché national aux produits nationaux, de se donner dans ce but toute liberté d'action, en se bornant à des tarifs autonomes. Maintenant que notre industrie a grandi, il faut nous occuper avant tout de trouver des débouchés, et devant les résistances qu'on nous oppose il faut distinguer suivant qu'il s'agit de l'Europe ou des pays d'outre-mer. La véritable politique à l'égard de ces derniers, c'est celle qui consiste à obtenir dans les meilleures conditions les matières premières en échange de nos produits manufacturés. Lorsqu'il s'agit au contraire d'exporter en Europe nous devons tenir compte de la spécialisation des différentes industries combinée avec les dispositions et les goûts particuliers de tel ou tel peuple... Bien qu'il soit difficile de concilier le désir de s'assurer le marché national avec l'intérêt, capital aujourd'hui pour nous, de trouver des débouchés, il n'est pas impossible d'arriver à conclure des traités de commerce. C'est même le moyen de garder la dose de protection nécessaire, en évitant l'incertitude déplorable où le manque de limites contractuelles laisse tous les États qui se laissent entraîner à une véritable course au clocher dans la voie du protectionnisme ».

de l'Europe, Suisse, Belgique, Serbie, Espagne (1893), Russie (1894), en prenant soin de mesurer ses concessions de manière à ne pas avoir à souffrir par ricochet du fameux article 11. Le changement de système commercial de l'Allemagne, qui se liait à un changement de politique étrangère, avait surtout pour but d'ouvrir un marché aux produits de l'industrie allemande et de préserver des crises produites par les brusques changements de tarifs le commerce avec les pays qui n'étaient pas liés par des traités. L'Allemagne a eu un véritable mérite à prendre, à un moment où le courant était au protectionnisme, l'initiative d'un retour à la politique, redevenue avantageuse pour elle, des traités de commerce. Elle en a été récompensée, car elle a supporté finalement la crise économique générale des années 1890-1894 beaucoup mieux que la France.

En voici brièvement la preuve. En 1890 (quoique l'Allemagne eût déjà sur nous à ce moment une forte avance), l'activité commerciale des deux pays avait été, en somme, assez satisfaisante. Une période de dépression générale est ensuite survenue; elle a duré jusqu'en 1894, et l'année 1895 a vu se produire une reprise. Or, il est incontestable que la France et l'Allemagne ont subi dans une mesure très inégale l'influence de la situation médicale du marché universel. Le relèvement de 1895 a laissé l'exportation française inférieure de 380 millions à celle de 1890, tandis qu'en Allemagne ce même relèvement a permis d'atteindre, à 10 millions près

le même niveau qu'en 1890, de sorte que l'écart entre les exportations des deux pays, déjà très affligeant pour nous en 1890, s'est trouvé presque doublé en 1895. Les chiffres de 1896 et ceux de 1897 ont pour l'Allemagne dépassé de 100, puis de 330 millions, ceux de 1890, alors que nous restions toujours en dessous.

Les Allemands ne sont-ils pas en droit de conclure que leur pays a mieux résisté que la France aux facteurs défavorables, tels que l'abaissement général du prix des marchandises, les entraves douanières, etc., que ces négociants ont fait preuve de plus d'énergie et d'intelligence et que l'Allemagne s'est trouvée en meilleure situation que la France pour profiter de l'essor de 1895 (1)?

Le commerce de l'Allemagne se trouve actuellement réglé avec une certaine fixité pour une période assez longue et l'ensemble de sa production est fortement protégé par des taxes d'apparence modérée qui lui permettent une vigoureuse expansion (2).

(1) « L'Allemagne, dit avec raison, je crois, M. Raffalovich, a ressenti les effets avantageux de la politique inaugurée si intelligemment en 1892 par le comte de Caprivi et le baron de Marschall : elle a obtenu la sécurité des débouchés et la stabilité des droits de douane à l'étranger ». Cf. *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 2e supplément, 1897, v° *Handelspolitik* (article de Lexis). *Wörterbuch der Volkswirthschaft*, I, 1898, vis *Handelspolitik* et *Handelsverträge* (articles de K. Rathgen), Vosberg-Rekow, *Die Politik der Handelsverträge in ihren Grundzügen gemeinfasslich zusammengestellt*. Berlin, 1898.

(2) Cf. Schmoller. *Die Wandlungen der europäischen Handelspolitik im 19ten Jahrhundert Jahrbuch für Gesetzgebung*, t. XXIV, p. 373.

La France a vu arriver la fin de ses traités de commerce à un moment où le courant protectionniste avait envahi la plus grande partie de l'Europe. Elle s'est jetée dans ce mouvement. Le régime des traités de commerce lui avait valu quelques déboires : avec sa tendance fâcheuse à passer d'un extrême à l'autre, elle a renoncé à ces traités alors qu'il eût fallu les améliorer. On a, en faisant appel au sentiment national, relevé les taxes et inventé la théorie de « l'indépendance économique » et on s'est lancé dans un système d'une grande instabilité. Notre commerce d'exportation a bien de la peine aujourd'hui à défendre les positions qu'il occupe et perd chaque jour du terrain. Beaucoup d'usines ont dû se fermer, le chômage s'est accru, bon nombre d'industriels, qui avaient salué avec enthousiasme le principe de l'indépendance économique ont dû reconnaître ses inconvénients. Dans nos relations avec l'Allemagne, ce qu'on appelle la « liberté de nos tarifs » me semble une duperie. Pendant que les Allemands peuvent travailler en sécurité à l'abri de leurs traités (1), nous, Français, nous n'osons rien entreprendre, et nous sommes finalement victimes d'un régime qui empêche la

(1) Il est certain qu'on reprochait bien plus aux industriels allemands en 1892 qu'à l'heure actuelle de manquer d'initiative et de confiance dans la force de l'industrie nationale. L'Allemagne a su d'ailleurs, dans la conclusion de ses traités, tenir compte de la considération suivante : l'abaissement d'une taxe douanière ne peut avoir d'utilité que si elle doit permettre aisément l'exportation des produits allemands.

plupart de nos produits de paraître sur les marchés libres du dehors [1].

L'Allemagne tire au contraire de sa nouvelle politique un excellent parti. Les rapports consulaires sont tous d'accord à cet égard [2].

Les rapports des chambres de commerce allemandes ne sont pas moins significatifs. « Alors même, disait la chambre de commerce de Kiel, qu'on pourrait leur adresser quelques critiques de détail, il faudrait être aveugle pour ne pas reconnaître qu'ils ont abouti à d'heureux résultats. Ils ont contribué dans une large mesure à l'admirable essor économique de l'Allemagne contemporaine, et ont amené une grande stabilité dans nos relations commerciales ».

En réponse aux attaques dirigéees par les agrariens contre les traités de commerce, la chambre de commerce de Hambourg n'a pas hésité à déclarer que cette politique a été une bénédiction pour le pays (*eine ausserordentlich segensreiche*

(1) Cf. la lettre de M. Marc Maurel reproduite dans le *Monde économique* du 4 décembre 1897, p. 710. Il est surtout difficile de nier que les tarifs protectionnistes aient eu de fâcheux effets sur le mouvement des affaires de nos grands ports. Le mouvement du port de Gênes a augmenté depuis cinq ans d'un million de tonnes. Marseille en a perdu autant. La campagne que les protectionismes ont menée en faveur de l'agriculture a mécontenté un grand nombre de commerçants et a contribué à paralyser l'esprit d'initiative qui, nous l'avons vu, ne leur fait que trop souvent défaut.

(2) V. par exemple, *Recueil consulaire du royaume de Belgique*, 1897, p. 422. *Foreign office*, *Annual series*, juin 1897, n° 1942, p. 3 et 25. *Ibid.*, juin 1898, n° 2122, p. 22. *Export*, 13 octobre 1898, p. 516, etc... V. *Die Handelspolitik des deutschen Reiches*, p. 310 suiv.

Politik) (1). Mêmes réflexions dans les rapport des chambres de commerce de Breslau, de Leipzig, de Plauen, de Stuttgart, de Nuremberg. Cette dernière se prononce nettement en leur faveur : « C'est, dit-elle, le vrai moyen d'assurer des débouchés aux produits industriels de notre région : c'est aussi au point de vue national un moyen de fortifier l'Empire ». Et elle engage les industriels à rétorquer les attaques des agrariens, et de tous ces « ignorants en matière économique » qui les combattent (2).

(1) *Handels Museum*, 13 janvier 1898, p. 16. Tous les rapports des chambres de commerce que j'ai parcourus reconnaissent aussi les bons effets qu'ont eus les derniers traités de commerce sur le développement économique de l'Allemagne. Cf. Jaenicke, *Die Wirkung der Handelsverträge in Deutschland, Handels-Museum*, 1897, II, p. 353 ; et *Handelsverträge in Deutschland, Export*, 22 juillet 1897. On consultera avec fruit sur ce sujet l'ouvrage de G. Gothein (député de Breslau), *Die Wirkung der Handelsverträge*, 1895. M. Gothein a réfuté aussi dans deux excellents articles de la Revue *Die Nation*, t. XIII (1895-1896), p. 99 et 120, les théories du comte Strachwitz et du comte Kanitz, qui avaient prétendu que le traité de commerce avec la Russie était l'équivalent d'une guerre perdue par l'Allemagne. Il montre au contraire que la sage politique de Caprivi a rendu à l'Allemagne à ce moment de véritables services.

(2) *Jahresbericht der Handels und Gewerbekammer für Mittelfranken*, 1897, p. 11-12 ; cf. p. 121, 144, 203. « Il existe aujourd'hui, dit la chambre de commerce de Hambourg, un sentiment d'insécurité et de malaise qui exerce une influence paralysante dans les cercles commerciaux... On excite la population contre le capitalisme ; au nom des prétendus intérêts des classes moyennes et de l'agriculture on fait la guerre contre le développement naturel des choses... C'est sous le régime de cette législation si attaquée que l'Allemagne a fait d'étonnants progrès dont après tout les classes moyennes et l'agriculture ont bénéficié. En voulant protéger ceux qui sont économiquement arriérés par des moyens artificiels on les détourne de l'amélioration

La politique commerciale actuelle de l'Allemagne est loin d'être définitive. C'est la question agraire surtout qui joue ici un grand rôle. On peut même soutenir qu'il s'agit, au fond de tous les débats, de savoir si on doit pousser l'Allemagne à se transformer de plus en plus en État industriel, ou si au contraire on doit, à l'aide de tarifs plus ou moins élevés, lui conserver son caractère ancien d'État agricole. S'il faut se laisser guider par l'intérêt du plus grand nombre on reconnaîtra qu'il importe avant tout aujourd'hui à l'Allemagne de se procurer des matières premières à bon marché et de s'assurer des débouchés (1).

Jusque vers 1875, l'Allemagne exportait des produits agricoles, et on pouvait dire alors en vérité que c'était un pays surtout agricole. Mais en voyant quelle quantité de grains, de viande, de lard, d'œufs et autres objets de consommation, elle importe aujourd'hui (pour près de 2 milliards de francs) on doit reconnaître qu'elle est vraiment aujourd'hui un pays industriel; et cette révolution s'est faite en moins de vingt-cinq ans (2).

qui doit résulter de leurs efforts, et on rend leur condition pire ». D'après la communication de M. Henri Soetbeer aux congrès de la législation douanière à Anvers (septembre 1898), la majorité des chambres de commerce allemandes (127 sur 150) serait favorable à un protectionnisme *modéré*... La modération consiste à réduire les droits d'entrée sur les grains et à refaire des traités commerce comportant de part et d'autre des réductions de tarifs.

(1) Walter Tröltsch. *Ueber die neuesten Veränderungen im deutschen Wirthschaftsleben*, 1899.

(2) Rien n'a fait plus de tort au comte de Caprivi que le mot prononcé par lui au moment de la discussion des traités de commerce :

Si le système des tarifs fixes qui prévaut aujourd'hui chez les Allemands a l'avantage de garantir une certaine stabilité dans les relations commerciales pour un temps déterminé, il a aussi l'inconvénient d'obliger le pays à respecter des conditions qui peuvent devenir fort onéreuses pour lui-même lorsque des changements notables sont survenus et que le prix de certaines marchandises s'est modifié. Telle est la situation dans laquelle l'Allemagne se trouve, par exemple, vis-à-vis des États-Unis. Liée par un traité à tarif fixe, elle ne peut, malgré la baisse de prix des céréales, augmenter ses droits à l'entrée pour protéger sa pro-

« *Deutschland ein Industriestaat* ». Cf. Lujo Brentano. *Unsere wirthschaftliche Lage und ihre Forderungen*, dans les *Münchener neueste Nachrichten* du 21 août 1897. V. sur la situation respective des populations rurales et des populations industrielles, les articles de Seelig, *Landwirthschaft und Volksernährung* dans la Revue *Die Nation*, des 17 et 24 septembre, des 1er, 22 et 29 octobre 1898. V. aussi Arndt (Paul), *Wirthschaftliche Folgen der Entwickelung Deutschlands zum Industriestaat*. Berlin, 1899, Julius. *Deutschland als Agrar und Industriestaat*. *Preussische Jahrbücher*, septembre 1899, p. 492, Buchenberger, *Grundzüge der deutschen Agrarpolitik* (2e édit., 1899, p. 221-227. Von der Goltz. *Vorlesungen über Agrarwesen und Agrarpolitik*, 1899. Brentano et Kuczinski. *Die heutige Grundlage der deutschen Wehrkraft* 1900. Cet ouvrage étudie avec une remarquable perspicacité la question de savoir dans quelle mesure la transformation de l'Allemagne, pays jadis agricole, en pays industriel peut compromettre la force défensive de l'Empire. Les auteurs, avec de nombreuses statistiques à l'appui, s'efforcent de réduire à leur juste valeur les craintes des pessimistes. Ils paraissaient même croire que les populations industrielles sont douées d'une plus grande force de résistance que le populations rurales. Ils n'ont pas de peine surtout à démontrer que cette transformation de l'Allemagne accroît notablement ses ressources financières, ce qui dans l'époque de luttes économiques, que nous traversons a une grande importance.

duction nationale; on ne peut nier que ce traité ne contribue par là à accroître le malaise dont souffre l'agriculture allemande.

Aussi ne faut-il pas être surpris de voir beaucoup d'Allemands demander aujourd'hui au gouvernement de substituer au système des tarifs fixes un système de conventions, accordant les « droits de la nation la plus favorisée », et de conserver en matière douanière une plus grande liberté. Ils prétendent qu'il faudrait que le gouvernement puisse, pour favoriser l'essor économique de l'Allemagne, diminuer ou augmenter les tarifs suivant les circonstances.

Cette clause « de la nation la plus favorisée », est-elle si recommandable? Bien qu'elle nous ait donné le droit de revendiquer pour nos produits tous les avantages consentis par l'Allemagne à une nation quelconque, nous n'avons en définitive que très peu profité de cette disposition. Comme on l'a fait remarquer, les Allemands, dans l'établissement de leurs tarifs, ont cherché habilement à faire des concessions de médiocre importance et à éluder le plus possible vis-à-vis de nous les effets de la clause. Grâce au vague de leur tarif général et à la spécialisation minutieuse avec laquelle ils ont eu soin de décrire un certain nombre de produits autrichiens, italiens, suisses ou belges auxquels ils accordent des réductions, nous ne pouvons pas nous en prévaloir parce que nous n'exportons pas d'articles exactement identiques.

Les questions de politique commerciale actuelle

soulèvent en Allemagne depuis quelque années de vives discussions (1). « Le libre-échange absolu, écrivait naguère Schæffle, est une utopie. Il ne faut pas s'attendre à voir dans l'avenir les nations, libres de toute entrave protectionniste, suivre leur développement économique naturel, et croire qn'on verra se réaliser cet équilibre économique du monde qui est l'idéal des libre-échangistes. L'expérience qué viennent de faire les Anglais a ouvert bien des yeux, le système du libre-échange est aujourd'hui discrédité. Le protectionnisme à outrance dans lequel semblent vouloir s'engager la France, la Russie, l'Amérique, n'est pas moins dangereux. La saine politique commerciale est celle qui se fonde sur le principe *do ut des,* celle que les Anglais appellent *fair trade*. Elle conduit les grandes nations à une série de concessions commerciales mutuelles graduées pour chacune suivant l'importance des concessions auxquelles elles consentent elles-mêmes. C'est cette politique qui doit être pour l'avenir celle de l'Allemagne : il faut qu'elle reste libre de faire des concessions avantageuses aux uns, de se montrer plus dure aux autres. Il faut par suite qu'elle refuse de se lier par des traités de commerce, et puisse dresser des barrières protectrices contre les pays récalcitrants... Ce qui gêne aujourd'hui le plus l'Allemagne dans sa politique commerciale, c'est la clause de la *nation la plus*

(1) V. *Die Reichstagswahlen und die deutsche Wirthschaftspolitik, Export*, 9 juin 1898, p. 285, et G. Tischert. *Fünf Jahre deutscher Handelspolitik*. Leipzig, 1898.

favorisée, telle qu'elle est formulée dans le traité de 1828 entre la Prusse et les États-Unis. Cette clause put être admise sans inconvénient par le *Zollverein* jusqu'en 1879, c'est-à-dire tant qu'il resta fidèle à une politique libérale presque libre-échangiste. Depuis qu'on est passé en Allemagne à un système protectionniste cette clause est une entrave pour la politique commerciale allemande (1) ».

Le choix entre les deux systèmes n'est certes pas aisé; on cherche partout un moyen terme, on voudrait établir un régime qui réunisse les avantages des deux principes, qui permette de conserver une certaine autonomie, tout en assurant au commerce national la garantie pour l'avenir d'une aussi grande stabilité que possible. Le mieux pour cela, m'a-t-on dit plus d'une fois, ce serait de conclure des traités à tarif fixe et d'y introduire des clauses qui permettraient de modifier dans une certaine mesure ces tarifs, si certains changements dans le marché venaient à se produire (2).

(1) V. la revue *Die Zukunft*, 9 octobre 1897, p. 54. Karl Rathgen, dans un intéressant article sur la dénonciation du traité de commerce anglo-allemand (*Jahrbuch für Gesetzgebung* de Schmoller, 1897, IV, p. 225), se montre aussi peu favorable à la clause de la nation la plus favorisée. « L'Angleterre a bien compris, dit-il, qu'il ne faut pas accorder les avantages de cette clause indifféremment à toute importation. Aussi devons-nous la réserver aux pays qui ont au point de vue économique des intérêts analogues à ceux de l'Allemagne... La lutte qui s'est engagée entre l'Angleterre et nous pour la suprématie commerciale dans le monde nous met en opposition d'intérêts absolue avec ce pays ».

(2) Ainsi, en accordant à un pays les droits de la nation la plus fa-

Le problème est-il aussi facile à résoudre en pratique que simple à exposer en théorie. C'est l'avenir qui nous l'apprendra.

Les tendances plus libérales qui se sont fait jour depuis cinq ou six ans sont surtout attaquées par le nouveau parti économique, protectionniste à outrance, qui s'est organisé sous la forme d'une ligue des agriculteurs (*Bund der Landwirthe*) (1). Les traités de commerce, qui ont été politiques encore plus qu'économiques, ont eu pour résultat une affluence inquiétante en Allemagne de produits agricoles étrangers. On dit bien que ce sont les peuples riches qui importent le plus, et qu'il ne faut pas juger uniquement de la situation d'un pays par la différence entre les importations et les exportations. Cette différence est néanmoins inquiétante quand elle provient surtout de denrées agricoles dont la nation elle-même pourrait produire une bonne partie et que le travail agricole étranger obtient le

vorisée, on pourrait insérer dans le traité une clause portant qu'aucun pays ne pourrait profiter des avantages de cette disposition *sans en accorder lui-même d'autres en échange*. Quand un pays industriel réduit par exemple ses droits d'entrée sur l'importation des blés, tous les pays exportateurs de blé profitant de cette réduction pourraient être contraints de réduire leurs droits d'entrée sur l'importation des produits industriels.

(1) Le *Bund der Landwirthe* compte près de 200.000 membres (les quatre cinquièmes sont de petits et moyens propriétaires ruraux). Il a tenu en 1897 plus de 700 réunions et distribué plus de 200.000 brochures. La terreur qu'il inspirait aux autres partis, ce qui était peut-être sa plus grande force, paraît avoir beaucoup diminué depuis deux ans. Il n'a pas derrière lui l'ensemble des paysans et des électeurs ruraux.

privilège de fournir. Si l'Allemagne fait de beaux bénéfices avec son industrie, elle envoie au moins quinze à dix-huit cent millions de marcs chaque année à l'étranger en paiement de produits agricoles qui sont après tout les plus rémunérateurs de tous puisqu'ils sont en partie un don de la nature. On ne peut nier qu'une concurrence écrasante ne pèse actuellement sur le travail agricole allemand.

Non contents de combattre les traités de commerce, qui sont, disent-ils, cause de cette situation les agrariens demandent que le commerce des blés devienne un monopole d'État [1]. Mais les industriels et les commerçants sont presque tous hostiles aux agrariens et très défiants à l'égard de toute les mesures prohibitives qui peuvent ralentir le mouvement des échanges avec l'étranger. Ils veulent éviter tout ce qui ressemblerait à une guerre économique, comme celle qui s'était engagée, il y a quelques années, avec la République Argentine. Ils déplorent le tarif Dingley comme ils regrettent la dénonciation du traité de commerce conclu avec l'Angleterre. Ils persistent à penser que le régime des tarifs autonomes est un régime brutal, beaucoup plus instable que le régime des traités de com-

(1) V. par exemple Klapper, *Die deutsche Handelspolitik, Deutsche Agrarzeitung*, 1er et 9 janvier 1898. Les agrariens cherchent aujourd'hui à gagner les industriels et à reconstituer la coalition de 1879 en profitant de ce que le tarif Dingley a fait tort à certaines industries allemandes, notamment à l'industrie textile. Sur l'opposition entre les classes industrielles et agricoles, V. Ballod, *Die Bedeutung der Landwirthschaft und der Industrie in Deutschland. Jahrbuch für Gesetzgebung*. XXII, 1898, III, p. 179.

merce, et que ceux-ci constituent en somme le juste milieu entre le libre-échange absolu et un protectionniste exagéré. « Ce que l'industrie et le commerce allemand ont le droit d'exiger, disait récemment la *National Zeitung* qui représente une opinion moyenne très répandue, c'est que les pouvoirs publics s'opposent aux prétentions de ceux (les agrariens) dont le but est de mettre des lisières au commerce, de le ramener aux formes du moyen âge et de faire renchérir les moyens de production ». On se préoccupe fort de ce qui arrivera à l'expiration prochaine des traités à la fin de l'année 1903; on a fondé à Berlin en 1897, une « *Centralstelle zur Vorbereitung der Handelsverträge* », société qui se propose d'étudier à l'aide d'enquêtes minutieuses les rapports des grands industriels avec l'étranger, et qui a déjà fait paraître de remarquables études (1). Beaucoup de chambre de commerce ont adhéré à son programme (2).

(1) Signalons parmi les travaux publiés par la *Centralstelle*, ceux de Vosberg-Rekow. *Das britische Weltreich und der deutsche Weltbewerb; die Politik der Handelsvertræge; Die Errichtung einer Zentralstelle zur Förderung des deutschen Aussenhandels*, 1900; celui de Waltershausen, *Deutschland und die Handelspolitik der Vereinigten Staaten von Amerika;* ceux de M. von Brandt, *China und seine Handelsbeziehungen;* de W. Borgius, *Deutschland und die Vereinigten Staaten*, de August Étienne. *Das Aufsuchen von Waarenbestellungen im Auslande*, 1900.

(2) V. le dernier rapport de la Chambre de commerce de Francfort, p. 11. Cf. *Handels-Museum*, 9 février 1899, p. 65 : *Vorbereitung der Handelsverträge in Deutschland.*

Nous ne pouvons que signaler ici le remarquable rapport présenté par M. Kautsky au congrès socialiste de Stuttgart (octobre 1898) sur la politique douanière et commerciale de l'Allemagne. Il a reconnu

Le gouvernement a de son côté convoqué les représentants les plus autorisés de l'agriculture, de l'industrie et du commerce pour examiner les principales questions relatives à la révision des traités de commerce en 1904, et cherché à voir quelles transactions pourraient être faites entre les différents intérêts en présence. Favorable à la politique de ralliement (*Sammlungspolitik*) préconisée par M. Miquel, la majorité a publié une déclaration qui a donné aux réclamations de l'agriculture un caractère spécial. Cette déclaration a provoqué bientôt une alliance entre un certain nombre de libéraux, de conservateurs, de protectionnistes modérés qui opposent à la politique de ralliement une politique qu'on a appelée la politique de « contre-ralliement », c'est-à-dire l'union de tous ceux qui sont décidés à maintenir au moins en principe les traités de commerce (1).

que la crise agricole rendait difficile la suppression des droits sur les céréales ; mais il s'est efforcé de démontrer, non sans de très bons arguments, que le système protectionniste profitait surtout aux monopoles industriels et au militarisme. Sa motion a été, après amendements de Bebel et Auer, adoptée à une grande majorité.

(1) Cette réunion a donné naissance à une commission économique (*Wirthschaftlicher Ausschuss*) qui doit préparer les mesures de politique commerciale. Cette commission se compose de 30 membres dont une douzaine sont de grands propriétaires fonciers (comme le comte Kanitz). On n'y voit ni paysans, ni ouvriers, ni petits négociants. Il semble qu'on ait voulu faire une concession à certains grands industriels et aux agrariens. La commission est répartie en 6 sections et a commencé ses travaux qui ont porté surtout jusqu'ici sur la statistique de la production. Elle voudrait arriver à connaître l'importance de la production allemande pour chaque article, le prix de revient,

On ne peut prévoir encore comment cette lutte se terminera. Les agrariens qui constituent le facteur le plus important dans la politique de ralliement demandent, sous forme de tarif autonome, le retour à un état de choses qui entraînerait une véritable guerrre douanière avec tous les pays.

La chambre de commerce de Stuttgart fait à ce sujet de judicieuses remarques (1). En se prononçant contre une élévation nouvelle des tarifs elle reconnaît la nécessité d'une certaine protection pour l'agriculture, mais elle estime que l'intérêt capital de l'Allemagne aujourd'hui est de ne pas frapper de droits les matières premières. « Notre politique commerciale future, dit-elle, doit se proposer avant tout de donner *pour de longues années* une base solide à nos rapports commerciaux avec l'étranger. C'est chose plus importante que l'élévation ou la diminution de quelques droits... Et surtout qu'on ne vienne plus reproduire les argu-

la proportion de ce qui est consommé, soit en Allemagne, soit à l'étranger, etc. Elle a concouru avec le *Reichsamt des Innern*, à préparer un nouveau projet de tarif douanier, qui a été présenté aux gouvernements confédérés.

(1) *Jahresbericht der Handels und Gewerbekammer in Stuttgart für* 1897, p. 129. Ce même rapport montre très bien (p. XII et p. 88-89), comment la prospérité du commerce et de l'industrie rejaillit sur les populations rurales. « On a déjà pu constater, ajoute-t-il, que la proposition Kanitz, le bimétallisme, la loi sur les opérations de Bourse, n'étaient que des maladresses ». Beaucoup d'industriels allemands ne m'ont pas dissimulé d'ailleurs les inquiétudes que leur cause le mouvement agrarien. V. aussi *Jahresbericht der Handels-Kammer zu Frankfurt für 1898*, p. 3-5. Cf. Raffalovich, *Le marché financier en 1898-99*, p. 228-229.

ments qu'on avait (non sans raison peut-être) fait valoir en 1879 pour nous engager dans la voie de la protection. Ils ne valent plus rien, la situation économique de l'Allemagne n'est plus du tout la même (1). Il s'agissait à ce moment de protéger le marché national, notre commerce d'exportation était alors presque nul ! Inutile aussi de nous servir l'exemple d'autres États qui, moins développés au point de vue industriel que nous ne le sommes, ont véritablement besoin de protection. Ce qu'il faut avant tout que nous évitions c'est une guerre de tarifs ».

Le gouvernement a aussi créé un bureau commercial (2). On a été jusqu'à parler d'un « inventaire complet de tous les besoins de l'industrie nationale » d'une sorte de « cadastre de la production. »

De son côté, le *Reichsamt des Innern*, publie depuis quelques mois sous forme de fascicules séparés d'un format in-8° très maniable, les rapports consulaires commerciaux les plus importants. Cette

(1) Ce qui suffirait à le prouver, c'est ce fait que l'émigration allemande diminue considérablement depuis trois ans, précisément parce que l'Allemagne est en train de devenir riche. Si les Italiens au contraire émigrent aujourd'hui en si grand nombre c'est parce que l'Italie s'appauvrit. L'émigration des populations rurales italiennes vers le nouveau monde s'accentue dans des proportions inquiétantes pour l'avenir du pays.

(2) On pourra consulter sur cette question le piquant article de M. Brömel, *Handelspolitik und handelspolitische Vorbereitungen* dans la revue *Die Nation*, 25 décembre 1897, p. 183. L'auteur redoute un nouveau développement de bureaucratie plutôt propre à affaiblir les énergies individuelles et l'esprit d'initiative.

publication qui porte le nom général de *Handelsberichte des In-und Auslandes*, ressemble beaucoup à celle des excellents *Consular reports* du *Foreign office*.

A supposer d'ailleurs que l'Allemagne accentue un jour son évolution dans le sens protectionniste, il ne faut pas oublier que la protection peut se traduire sous des formes très diverses ; elle comporte tant de nuances ! Ceux mêmes qui sont en Allemagne, plus ou moins protectionnistes, comme l'a déjà fait remarquer M. Schwob, entendent la protection mieux que nous. Nous ne nous préoccupons que de la défense du marché intérieur, et nos hommes d'État n'hésitent pas dans ce but à se lier les mains par des tarifs douaniers invariables, tandis que les Allemands s'efforcent de conclure avec les pays étrangers des conventions où, en échange de concessions habilement mesurées, ils obtiennent pour leur commerce d'exportation des avantages considérables. Notre système douanier voté au jour le jour, sous l'empire d'entraînements passagers, entrave parfois ceux-là mêmes qu'il entend protéger. Nos usines sont pour ainsi dire à la merci des crises ministérielles. Elles sont trop souvent régies par des lois votées distraitement, que le ministre de demain, nos manufacturiers du moins le craignent fort, s'empressera, pour faire preuve d'initiative, de modifier.

L'essor économique de l'Allemagne, dont nous venons de donner une idée, est si étonnant qu'on peut se demander si ses ventes d'objets fabriqués pourront suivre le même mouvement ascensionnel

que ses achats? On peut déjà relever dans certaines industries, comme nous l'avons fait, des symptômes inquiétants. L'industrie textile notamment, l'une des plus anciennes, est fortement atteinte.

Ce qui est de nature à faire réfléchir c'est cette constatation que, dans les pays producteurs de matières premières et de denrées de consommation, l'industrie fait des pas de géant. La production surpasse de beaucoup l'excès de consommation dû à l'accroissement de la population. Ainsi la Russie et les États-Unis, qui figurent aujourd'hui pour 20 0/0 dans les exportations de l'Allemagne finiront peut-être par se rendre peu à peu indépendants d'elle. Le Japon et les Indes, pays de bon marché et de salaires peu élevés, sont déjà devenus des concurrents, au moins pour l'industrie textile. C'est pour cela surtout que les progrès des importations sont maintenant plus accentués en Allemagne que ceux des exportations.

L'Allemagne paie ce solde de son commerce extérieur avec les intérêts de ses capitaux à l'étranger. Mais c'est encore une question de savoir dans quelle mesure un pays profite des entreprises fondées par ses nationaux à l'étranger? On peut soutenir que l'émigration de capitaux destinés à favoriser le développement de l'industrie dans d'autres pays, offre de graves dangers. M. Pingaud, estime que c'est sacrifier l'avenir à un avantage présent momentané (1).

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 12 mai 1898.

Ce qui est vrai c'est que les États chez lesquels l'industrie s'est beaucoup développée et qui ont un excédent d'importation de matières premières et de denrées de consommation ne peuvent s'assurer leurs approvisionnements qu'en devenant les créanciers des pays fournisseurs. L'Allemagne n'échappe pas à cette nécessité. Il faut qu'elle exporte. L'exportation est pour elle une loi inéluctable qui lui est surtout imposée par l'excédent de sa population. Elle est forcée de vendre aux autres peuples pour pouvoir acheter de quoi nourrir ses habitants. Cette situation l'expose évidemment à certains risques, et c'est pour cela que dans sa politique commerciale elle se montre si prudente, sentant qu'elle doit s'attendre dans l'avenir à une réduction de ses exportations en Russie et en Amérique, ainsi que dans les colonies anglaises, si surtout celles-ci parviennent à former cette association douanière dont il est depuis longtemps déjà question.

Et c'est pour cela aussi qu'elle cherche à étendre ses possessions coloniales et à donner plus de stabilité à sa situation économique en contractant des alliances commerciales plus étroites avec ses voisins, avec l'Autriche notamment qui a encore un excédent de production agricole. Elle semble même favorable à l'idée d'un Zollverein des États de l'Europe centrale car elle comprend qu'elle souffrirait plus que tout autre nation d'un régime de protectionnisme général (1).

(1) « L'Europe, disait récemment au Parlement autrichien M. E. Suess,

l'éminent professeur viennois, traverse en ce moment une période de transformations importantes. Actuellement, grâce à la facilité apportée par les machines dans les relations et les transports, et par suite du perfectionnement des voies de communication, tous les peuples sont voisins. Il y a quelques années, il a suffit d'une modification apportée aux droits de douane en Amérique pour mettre sans pain des milliers d'ouvriers en boutons à Vienne... Oui, il s'opère aujourd'hui en Europe un grand travail de transformation et de renouvellement, partout il se produit une crise qui nuit sensiblement à l'écoulement des produits aussi bien qu'à l'amélioration des prix. La première crise est venue des États-Unis; elle a été dirigée tout spécialement contre la production agricole de l'Europe. La seconde crise à laquelle nous assistons actuellement est de tout autre nature, et plus dangereuse encore. Si l'Asie orientale prenait conscience de sa force, la lutte ne serait plus dirigée exclusivement contre les produits agricoles, mais contre tous les produits de l'industrie, de la grande industrie comme de la petite; et cette lutte serait engagée entre deux Empires de cinq cent millions d'hommes. L'importance du traité de paix sino-japonais ne consiste pas principalement dans le fait de savoir si le Japon conserve ou non la presqu'île de Liao-Tong ou l'île de Formose. Elle consiste surtout dans les conséquences morales des victoires consacrées dans ce traité. » Cf. Lang, *Die internationale Zollpolitik der Zukunft, Œsterreichisch-Ungarische Revue*, 1899. V. aussi, en sens divers, Monaghan, *Deutschlands Weltpolitik und Welthandel in den letzten dreissig Jahren*, 1899. Kurt. P. Mohr, *Die deutsche Aussenhandelspolitik*, dans la revue *Gegenwart*, t. 56 (1899), p. 401. Paul Dehn, *Kommende Weltwirthschaftspolitik*, Berlin, 1898. Biermer, *Die deutsche Handelspolitik im XIX ten Jahrhundert*, Greifswald, 1899. Ehrenberg, *Handelspolitik*, Iéna 1900.

CHAPITRE IV

LES RAISONS DE NOTRE INFÉRIORITÉ

Les considérations qui précèdent aideront le lecteur à comprendre combien la situation économique de l'Allemagne diffère de celle de la France. Elles l'aideront aussi à comprendre avec quelle passion le peuple allemand s'occupe de ces questions qu'il sent être vitales pour l'avenir de son pays.

Si chez nous le commerce extérieur fait aussi peu de progrès, la raison fondamentale doit être cherchée dans la stagnation de la population. Avec notre population stationnaire, avec nos qualités d'économie et d'épargne, avec les ressources merveilleuses de notre pays, avec notre richesse acquise et l'excellence de notre climat, nous pourrions évidemment supporter l'isolement plus aisé-

ment que ne le pourrait l'Allemagne. Et c'est pour toutes ces raisons que nous ne souffrons pas davantage de la torpeur de notre industrie et de notre commerce.

Au point de vue du commerce extérieur et des iudustries d'exportation, nous sommes condamnés en quelque sorte à vivre sous faible pression. Nous sommes exposés sans doute au point de vue économique à moins de périls, mais par la stérilité de nos familles nous nous interdisons les grandes espérances pour l'avenir.

Mais n'y a-t-il rien à faire pour améliorer notre situation, et reconquérir dans le monde une plus grande place que celle à laquelle nous sommes maintenant réduits? Faudra-t-il accepter sans rougir ce sévère jugement du Dr Rommel : « L'huile commence à manquér dans la lampe de la France... Elle n'a plus le courage de pousser la charrue, de trafiquer au loin, de faire des enfants. Il lui faut le coin du feu et ses aises ».

Que de ressources pourtant il y a encore dans notre pays? Nous sommes favorisés en tout, nous avons l'argent et les hommes, l'intelligence et la science. Nous oublions malheureusement trop volontiers que la fortune qui se trouve entre des mains inertes est inutile, et qu'elle a besoin de l'esprit d'entreprise pour ne pas rester stérile.

Nous n'avons pas seulement la richesse. Nous jouissons encore d'un grand prestige. « Même en Allemagne, avoue le Dr Rommel, la France nous en impose. La renommée d'une vieille maison de

commerce ne s'éteint pas du jour au lendemain. La France vit sur un vieux fonds de crédit. Elle est malade, nul ne l'ignore, mais beaucoup ne savent pas s'il s'agit d'un rhume ou d'une phtisie ».

Ce prestige que nous conservons malgré tout, nous n'en retirons presque aucun profit. Et lorsqu'aura disparu la force d'impulsion que donne la vitesse acquise, on verra que nous sommes presque immobiles, tandis que les autres marchent à pas de géants.

Pour améliorer notre situation dans le monde il nous faut un effort continu, incessant. Il en est du commerce et de l'industrie, comme de l'art militaire. On ne soutient la concurrence qu'à force de progrès et on n'est en progrès qu'à force de patience. La patience n'est malheureusement pas notre qualité maîtresse.

Il se peut que nos consuls n'aient pas toujours fait ce qu'ils devaient (1); mais on ne peut vraiment leur adresser aujourd'hui comme à d'autres époques le reproche d'indifférence et d'inertie. On ne

(1) M. Doumer, dans son rapport sur le budget du ministère des affaires étrangères pour 1895, s'est fait l'écho des plaintes formulées sur le compte de nos consuls par les chambres de commerce. Ces plaintes portaient notamment sur les points suivants : recrutement défectueux du personnel; caractère plus diplomatique que commercial des fonctions consulaires; mauvaise répartition des postes dans différentes contrées : insuffisance des renseignements commerciaux donnés par les consuls; manque d'activité de quelques-uns d'entre eux et concours peu empressé donné à nos nationaux. Le département des affaires étrangères a fait depuis cette époque de louables efforts pour améliorer la situation, et le service des renseignements commerciaux est assurément beaucoup meilleur.

peut demander à un agent consulaire de faire plus que de dire les choses comme elles sont, et de fournir des renseignements sur l'état des affaires dans le pays qu'il connaît. C'est au manufacturier d'apprécier lui-même la valeur de ces renseignements. Il ne saurait le faire intelligemment que par une inspection personnelle du terrain ; nos consuls ne sauraient agir comme représentants. On ne peut leur demander de tenir une salle d'échantillons, et les acheteurs veulent toujours voir avant de se décider. Tous les consuls du monde ne peuvent contraindre les gens à remplacer les articles dont ils sont accoutumés d'user depuis l'enfance par ceux qu'ils n'ont jamais vus et ne connaissent que par ouï-dire.

Qu'on commence donc par lire et méditer leurs rapports, car ils sont vraiment instructifs. Ils ne cessent d'indiquer à nos négociants ce qu'il y a à faire, ce qu'il faudrait au moins tenter.

C'est de ces rapports mêmes que nous allons extraire quelques réflexions qui montreront dans quel sens nous devons faire effort pour reconquérir le rang que nous avons perdu.

M. Chéradame a résumé dans un intéressant mémoire, rédigé à la suite d'un long séjour en Bohême, les fautes commises par nos commerçants français. Il en donne l'énumération suivante [1] : 1° absence de commis-voyageurs français ou leur mauvais choix ; 2° manque de rapidité dans la cor-

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 10 mars 1898.

respondance commerciale, 3° habitudes commerciales françaises, mauvaises pour l'étranger; 4° envois non conformes aux échantillons; 5° livraisons non conformes aux commandes; 6° insuffisance des offres de vente; 7° malfaçon des prix courants; 8° collections incomplètes des commis-voyageurs; 9° renseignements commerciaux insuffisants; 10° manque de surveillance dans certaines industries françaises; 11° retards inexcusables dans la livraison des commandes; 12° mauvaises connaissances géographiques des commerçants français; 13° mauvais choix des représentants à l'étranger; 14° volonté de ne faire que des affaires ne présentant aucune gêne.

Il ajoute que les commerçants français ne s'occupent pas assez de leurs employés; que les appointements ne sont pas en proportion vraie du travail fourni; que les ordres donnés aux commis-voyageurs sont souvent contradictoires; qu'on ne sait pas exiger l'effort au bon moment; enfin qu'on ne sait pas estimer les compétences.

Nous ne pouvons reprendre l'un après l'autre tous ces griefs. Nous devons insister du moins sur ceux qui nous ont le plus frappés, sur ceux aussi qui reviennent le plus souvent dans les rapports de nos consuls, car ils ne cessent d'indiquer à nos négociants ce qu'il y a à faire, ce qu'il faudrait au moins tenter.

Or, c'est toujours le même cri d'alarme : la concurrence allemande dénoncée sur tous les points du globe. Et ce sont toujours les mêmes conseils :

développer notre marine marchande; supprimer les intermédiaires, ne pas attendre les commandes, mais les provoquer en envoyant sur les marchés étrangers des commis-voyageurs *parlant la langue du pays* où ils opèrent, munis d'échantillons, de catalogues, de prix courants, en poids, mesures et monnaies de ce pays; modifier les produits, même au prix d'une transformation de l'outillage, pour les conformer aux goûts des clients, accorder de plus longs délais de paiement, s'associer pour établir à frais communs des bazars, des musées commerciaux, des dépôts, imiter en un mot la méthode qui a si bien réussi à nos concurrents.

Nos consuls ne se lassent pas de multiplier les avertissements, les exemples, les exhortations, avec une unanimité qui prouve à la fois que le mal est général et que leurs avis ne sont guère suivis.

Et leurs admonestations ne sont hélas, que trop bien fondées! Pourrions-nous, par exemple, ne pas humblement reconnaître notre grande ignorance des peuples étrangers. Nous voyageons peu et surtout nous voyageons mal. Renfermés trop complaisamment sur nous-mêmes nous ne nous inquiétons pas assez de ce qui se passe dans le monde, nous comprenons mal l'utilité qu'il peut y avoir à étudier et à connaître nos rivaux. Depuis quinze ou vingt ans, il est vrai, quelques jeunes français se sont enhardis pour aller au delà du Rhin tâcher d'apprendre l'allemand et en sont revenus avec le désir de faire acte d'initiative; mais combien sont-

ils, ces vaillants? Combien surtout qui aient vraiment mis à profit leur séjour à l'étranger?

Cette ignorance a des inconvénients pour toutes les classes de la nation. Elle en a surtout pour nos commerçants et nos industriels qui ne se rendent pas assez compte de l'utilité qu'il y a à voir par ses propres yeux ou par ceux d'un homme de confiance. S'ils prenaient la peine de visiter les pays où ils recherchent des débouchés et dont les conditions leur semblent favorables, les renseignements qu'ils recueilleraient joints à la connaissance qu'ils possèdent de leur propre partie, les mettraient bien vite en mesure de décider ce qui leur reste à faire. Après une étude de ce genre, l'envoi d'échantillons, de catalogues et de circulaires publiés dans la langue du pays aurait beaucoup plus d'utilité. Mais il faut commencer par s'occuper soi-même de ses intérêts. « Si vous voulez bien faire votre affaire, a-t-on dit avec raison [1], allez-y vous-même; si vous voulez qu'elle ne soit pas faite, envoyez-y. »

Il y a encore aujourd'hui beaucoup d'industriels et de commerçants qui agissent comme si les chemins de fer n'existaient pas, et attendent tranquillement les commandes, au lieu de les provoquer. La rapidité actuelle des communications, les bateaux à vapeur et les chemins de fer n'ont-ils donc pas changé les conditions de la vie moderne?

(1) Franklin, *La science du bonhomme Richard.*

La plupart d'entre eux connaissent en outre fort mal les usages et les besoins des places de commerce un peu lointaines. Beaucoup ressemblent à ce marchand de parapluies qui envoyait un jour une cargaison à Lima où il ne pleut jamais.

Et puis ils sont timides et routiniers en affaires et avec cela ils ne sont ni accommodants ni confiants.

Les uns ne savent pas assez réduire leurs frais généraux de fabrication. Les autres ne savent pas assez, le produit une fois fabriqué, le répandre à l'étranger en se servant de la langue et de la monnaie du pays, et en recourant à l'intermédiaire d'agents sûrs, connaissant bien le terrain. Le fabricant français ne connaît souvent même pas la destination des produits qu'il fabrique et qu'il s'efforce surtout de céder comptant à des commissionnaires. « Dans la baisse de nos exportations, dit avec raison M. Chéradame, il y a vraiment beaucoup de notre faute. Notre formule commerciale est vieille alors que celle des autres, celle des Allemands surtout, est toute jeune. Malheureusement une grande partie de la génération actuelle, sans le savoir, vit encore des vieilles idées commerciales. Elle s'est vue chassée des marchés du monde sans comprendre la transformation des méthodes économiques des autres pays et les raisons de cette transformation. »

« Le commerce français, écrivait naguère M. Albert Pinard, consul de France à Singapour, est conservateur, presque ultra-conservateur de ses traditions. Les nouvelles méthodes de place, de

transactions, de relations, le trouvent à la fois sceptique et dédaigneux. Les trésors accumulés de notions de toute sorte se couvrent de poussière sans que le commerce récalcitrant en tire le moindre profit. Peut-être les ignore-t-il! Ses rivaux, plus curieux que lui-même de savoir pourquoi, et s'étonnant qu'avec tant d'éléments de conquête il use ses efforts à maintenir ses positions, disent de lui : « Fier à juste titre de ses traditions glorieuses le Français en pousse le respect jusqu'à la routine. Son honnêteté historique lui fait aisément concevoir du soupçon à l'égard des nouveaux venus; son exactitude dégénère parfois en minutie, sa sûreté de goût en intransigeance. »

« Il importe, ajoute M. Rolland, président de la Chambre de commerce de Saïgon, que le commerce français de la métropole change radicalement ses habitudes. Tous les marchés hors de notre frontière métropolitaine sont fortement occupés, et, pour s'y faire une place, il faut que le commerçant qui veut y pénétrer y vienne lui-même pour y jouer vigoureusement des coudes, ou qu'il y envoie un éclaireur énergique, jeune, intelligent, puissamment armé pour la lutte. »

« Le meilleur moyen de faire des affaires à l'étranger, écrit le consul des États-Unis à Chemnitz, c'est d'y envoyer un agent intelligent avec des échantillons, ou d'y procéder comme font les Allemands en Amérique, c'est-à-dire d'installer une succursale dans une ou plusieurs grandes villes. Vendre par l'intermédiaire des maisons de commis-

sion est bien, mais mieux encore serait d'envoyer un agent qui ferait valoir la marchandise. La tâche n'est pas aisée : ce système n'en est pas moins le meilleur. »

J'ajouterai, à la suite d'observations personnelles, que les commissionnaires que nos commerçants emploient à l'étranger ne se préoccupent pas beaucoup de placer les marchandises françaises; il leur suffit de placer des marchandises quelconques venant de n'importe où. Ils obéissent d'autant plus volontiers à cette tendance que beaucoup sont de nationalité étrangère et remplissent presque un devoir patriotique en favorisant la production étrangère aux dépens de la production française, en se livrant parfois même, avec les marques françaises, à des « combinaisons » dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles sont singulières (1).

Nos négociants paraissent vraiment s'imaginer que les Orientaux et les Américains, les Chinois et les Canaques, les habitants de la Polynésie

(1) Domergue, *Réforme économique;* 9 janvier 1898. J'ai pu constater bien des fois dans mes voyages combien notre représentation nationale à l'étranger est insuffisante. Les industriels français ont pris trop aisément l'habitude de confier le soin de les représenter à des maisons locales étrangères, faute de mieux. Il semble au premier abord que ce soit une bonne fortune de pouvoir trouver comme vendeurs des négociants honorables ayant des relations étendues chez les clients comme auprès des autorités, jouissant d'un crédit considérable, connaissant le pays, sa langue, ses besoins. Mais ce système a aussi de graves inconvénients. Le négociant qui a ainsi des comptes avec la France en a également avec d'autres pays nos rivaux. Pour peu que la vente du ruban de Munich ou de Milan lui offre un avantage, celui de Saint-Étienne est laissé de côté.

ou ceux des rives du Congo, doivent avoir les mêmes besoins et les mêmes goûts que les Parisiens, les Lyonnais ou les Bourguignons. Ils veulent toujours imposer leurs produits, au lieu de fabriquer des produits au goût des clients.

Ce système n'avait point autrefois de grands inconvénients, parce que nous n'avions pas à lutter contre de redoutables concurrences. On était obligé d'acheter des objets de fabrication française parce qu'on n'en trouvait pas d'autres. Maintenant on peut s'approvisionner ailleurs et auprès de gens qui livrent à l'acheteur le produit qu'il demande, celui qui satisfait ses goûts et ses besoins. Il n'est pas étonnant que dans ces conditions les débouchés se ferment à notre industrie pendant que le commerce d'exportation de nos concurrents se développe rapidement.

Pourquoi tous ces commerçants qui s'approvisionnent aujourd'hui en Allemagne iraient-ils frapper à la porte des négociants français qui ne savent que gémir sur la mauvaise marche des affaires et crier : c'est la faute du gouvernement!

« Mais lancer des voyageurs, couvrir le monde de prospectus, laisser partout son nom et ses échantillons, questionner les gens qu'on rencontre, récolter des renseignements exacts sur les produits rivaux, leurs prix, l'outillage qui les a créés, étudier patiemment les questions de transports et de douanes, analyser les goûts et les ressources des clients, tout cela paraît bien pénible,

bien fatigant aux Français de la décadence [1] ! »

« Nos commerçants français, dit M. A. Lemée [2], sont portés à croire que nos produits sont les meilleurs, que notre goût est le meilleur, notre manière de faire la meilleure et ils n'admettent pas la contradiction. Dans la pratique commerciale cette prétention a eu de funestes effets. Que se propose le commerçant? Gagner de l'argent en écoulant ses produits. Il n'a pour cela ni à faire l'éducation ni à transformer le goût des clients. Il suffit qu'il leur offre ce qui leur plaît, que ce soit conforme ou non à sa conception du bien et du beau. Si riche qu'il soit, le commerçant est le serviteur de son client, si petit que soit celui-ci. Pour développer le commerce d'exportation il ne faut pas vouloir imposer ses goûts et ses articles aux peuples dont on recherche la clientèle, il faut se plier aux convenances de ces peuples, y conformer ses produits. C'est ce que nos commerçants n'ont pas fait jusqu'ici ».

« On exige presque partout aujourd'hui, dit

(1) *Science sociale*, février 1898, p. 131. Cf. les conseils de M. Laigue, *Moniteur officiel du commerce*, 30 mars 1899, p. 493. Sur la transformation du commerce d'exportation, v. *Journal des tarifs et des traités de commerce*, 23 mars, 6 et 30 avril 1899.

(2) Rommel, *Au Pays de la Revanche*. Ce livre qui a le ton et l'allure d'un pamphlet renferme malheureusement beaucoup de réflexions justes sur l'indolence et l'esprit routinier de nos commerçants, sur le manque de discipline de nos ouvriers, sur la mauvaise direction donnée à l'éducation de la jeunesse, sur la façon dont nos députés comprennent leurs devoirs, sur nos changements continuels de ministres, sur l'indifférence presque générale en ce qui concerne l'expansion de la France, ou son envahissement par les étrangers.

un de nos consuls, qu'un bibelot, une étoffe, réunissent à la modicité du coût, des apparences de solidité. Quelques semaines d'usage doivent-elles en altérer l'éclat, la couleur. Qu'importe! On achètera de nouveaux bibelots, de nouvelles étoffes. On renouvellera son mobilier, sa garde-robe. Le procédé n'est peut-être pas économique au fond, mais il place l'ostentation à la portée de toutes les bourses. C'est grâce à l'observation de ce défaut que les Allemands ont pu envahir le monde de leurs produits[1]. »

Ils ont aussi pris la bonne habitude d'envoyer leurs représentants directement chez les négociants qui revendent au détail; ils ne se contentent pas de commissionnaires établis sur les principaux marchés, distribuant un peu au hasard les échantillons ou les marchandises. Ils savent que les acheteurs ne vont plus comme autrefois frapper à la porte des industriels à l'époque des renouvellements de saison; ils ont remarqué que les habitudes commerciales se sont modifiées, que les clients ne se dérangent plus, qu'il faut aller les visiter, consulter leurs désirs, écouter leurs observations.

N'est-ce pas en suivant cette tactique qu'ils ont pris une si grande place sur notre marché français

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 31 mars 1898. « Nous avons en France, écrivait il y a longtemps déjà le maréchal Marmont, une beaucoup trop grande idée de notre supériorité et en général de tout ce que nous possédons. Par suite de ce sot et ridicule orgueil, nous sommes habituellement en arrière des autres puissances pour l'emploi des choses utiles ». Ces réflexions ne sont-elles pas, hélas! plus vraies que jamais?

et qu'ils font chez nous tant d'affaires? Le Dr Rommel, dans son fielleux réquisitoire, a été jusqu'à dire que la France devait être considérée par l'Allemagne comme une colonie? Il engage ses compatriotes à s'y rendre, et à s'emparer des bonnes places. Ce conseil, les Allemands ne l'ont-il pas déjà suivi. « Qu'adviendrait-il de notre commerce et de notre industrie, pouvait dire trop justement il y a quelques mois M. Jules Lemaître [1], si les Anglais et les Allemands quittaient subitement la France? Qu'on prenne la peine de voir de qui se composent les conseils d'administration de beaucoup de nos entreprises importantes ou seulement de lire les noms qui sont au-dessus des boutiques de nos boulevards. Quand nous parlons de l'Allemagne, il semble que ce soit seulement son humeur belliqueuse qui nous inquiète. Nous oublions que la paix lui est tout autrement avantageuse pour l'invasion pacifique qu'elle a organisée chez nous. »

On répète aussi trop volontiers que les produits allemands doivent la préférence qu'on leur accorde à leur bon marché. Cette observation n'est qu'en partie exacte : ce qui est vrai, c'est que les Allemands savent s'épargner les frais dont les intermédiaires les surchargent, en vendant le plus directement possible au consommateur. Mais partout en Allemagne, j'ai pu constater que nos rivaux n'ont fait bien souvent qu'imiter nos modèles,

(1) Conférence à la Sorbonne du 5 juin 1898.

d'abord gauchement, puis peu à peu avec plus de tact et de perception juste. Il est bien de créer, et même de créer au moindre prix que nos conditions économiques puissent comporter; mais il faut aussi savoir exporter ces créations en les adaptant le mieux possible au goût, aux ressources pécuniaires de la clientèle extérieure. « Abdiquons le dédain si préjudiciable que nous avons toujours pour tout ce qui n'est pas en quelque sorte œuvre d'art. Loin de nous la pensée d'énerver la haute production, de lui conseiller d'abdiquer son originalité. Mais à côté de travaux « type », fabriquons l'objet bon marché, surtout la confection accessible au plus grand nombre... Sommes-nous donc chargés de faire l'éducation esthétique de nos clients? Non, certes. Tel n'est pas le but du commerce courant, et lorsque je sais qu'un agencement de mauvais aloi est de défaite en un certain lieu, je l'y apporte. En affaires, le tout est de réussir, à condition que les moyens employés soient honnêtes. A taux égal, on préfère encore le produit français parce que l'étiquette de Paris surtout continue de garder du prestige. Mais il faut faire effort et effort soutenu. Surtout adaptons-nous au milieu à exploiter, et nous aurons des chances de voir nos efforts ne point demeurer infructueux (1). »

« Le Français actuel, disait à M. Chéradame un négociant de Prague, est un fabricant excellent

(1) Rapport de M. Laigue, *Moniteur officiel du commerce*, 17 février 1898.

mais un commerçant insuffisant. Il est grand temps que vous réformiez complètement vos idées et vos méthodes commerciales. Depuis 1870 les Allemands vous ont pris les neuf dixièmes de vos places de vente à l'étranger (1). » La plupart des défauts de nos commerçants tiennent en réalité à un fond de chauvinisme dont ils ne parviennent pas à se défaire. Le chauvinisme est aux nations ce que la vanité est aux individus. Ce n'est que la fausse monnaie du patriotisme. Le patriotisme est une vertu de pratique qui n'a pas besoin de se mettre en évidence à tout propos et qui doit se traduire non par des paroles, mais par des actes.

Ce serait une erreur de penser que des mesures protectionnistes suffiraient pour améliorer notablement notre situation. Les tarifs protectionnistes, qui pèsent aujourd'hui chez nous sur tant de matières premières nécessaires à l'industrie, comme sur beaucoup de choses nécessaires à la vie de l'ouvrier, nous empêchent en définitive d'arriver au bon marché dans la production et contribuent par là même à ralentir notre commerce d'exportation.

En tout cas, le système protecteur n'est pas une panacée. S'il peut fermer à certaines industries étrangères notre marché français, il ne peut leur fermer le marché universel qui est trente ou quarante fois plus considérable. Les douanes ne suffisent même pas à fermer le marché national aux

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 10 mars 1898.

produits étrangers, il faudrait aller jusqu'à la prohibition. En renchérissant le prix de revient de toutes choses, elles exposent le pays à subir l'invasion des produits des contrées où les prix sont moins élevés.

Le protectionnisme a certainement dans la stagnation de notre commerce extérieur une part de responsabilité. Ses défenseurs ont beau contester : l'ère de crise que nous traversons s'est ouverte très exactement avec l'application des tarifs de 1892. Il n'y a eu amélioration notable que dans nos relations avec la Suisse, là précisément où une convention a fait brèche au prohibitionnisme. « Un des plus grands maux dont souffrent le commerce et l'industrie en France, disaient naguère nos armateurs, en réponse aux demandes de la Commission extraparlementaire instituée près du ministère du commerce, c'est l'instabilité douanière et le manque de traités de commerce sagement combinés. C'est celui qui atteint le plus directement la marine marchande, car faute de traités de commerce et de navigation nous assurant à l'étranger un traitement favorable pour nos produits, notre exportation tend à disparaître avec certains pays qui autrefois étaient nos tributaires et qui aujourd'hui deviennent nos concurrents (1). »

(1) Et c'est pourquoi il ne suffit pas, comme l'écrit fort bien M. Marc Maurel, de développer notre outillage extérieur et d'engager notre jeunesse à s'établir soit dans nos colonies soit dans les principaux centres de l'étranger. Il faut de plus que notre gouvernement cesse d'entraver les affaires par une politique commerciale générale qu'empoi-

Le système prohibitif agit le plus souvent en aveugle, et atteint un but diamétralement contraire à celui qu'il se propose. Loin de protéger la production indigène il lui cause de graves préjudices. Les difficultés qu'il suscite à l'importation ont leur répercussion sur l'exportation et par suite sur la production. Moins un pays achète, moins il vend, et moins il produit. L'état commercial fermé (*der geschlossene Handelsstaat*), que préconisait Fichte, est de plus en plus irréalisable : la concurrence entre les diverses nations est aujourd'hui une loi inéluctable. La conquête des autres marchés ne peut se faire qu'en améliorant sa production, ses procédés de vente, en faisant mieux que ses rivaux, beaucoup plutôt que par un système de primes qui, sous quelque nom qu'on le présente, arrive à faire payer aux nationaux le supplément de prix qu'on ne peut demander à l'étranger.

L'*Office national du commerce extérieur*, où négociants et industriels trouvent des informations propres à les guider dans le choix des articles à fabriquer ou à vendre pourra nous rendre de grands services. Mais cette création n'a pas pour effet de remplacer l'action personnelle et les efforts individuels ou collectifs. Comme l'a fort bien dit le

sonne le virus de l'instabilité. Nous sommes depuis 1892 en pleine anarchie économique, sous le prétexte de conserver la liberté de nos tarifs. La décadence tant déplorée de notre marine marchande tient surtout à ce qu'on lui a ôté par voie législative la matière transportable. Les primes mêmes seront impuissantes à la lui rendre. V. *Économiste français*, 9 juillet 1898, p. 43.

ministre lui-même, elle ne fera pas vendre un kilogramme de plus de marchandises aux maisons qui ne sauront pas préparer elles-mêmes leurs débouchés à l'extérieur et organiser la vente de leurs produits [1]. « C'est chose malaisée, dit le consul des États-Unis à Nice, que de détourner un fleuve de son cours. Les lois du commerce ne peuvent être changées, c'est à nous de nous en accommoder. Il est certain que la direction des courants commerciaux ne peut être modifiée sans des efforts proportionnels à la résistance à surmonter. Quand la valeur d'un courant a pris de grandes proportions il se précipite irrésistiblement dans le lit qu'il s'est tracé, se détournant parfois en de moindres canaux, parfois remontant même; mais les parties qui se sont détournées se terminent en mares stagnantes ou elles rejoignent le courant principal dans sa voie régulière et atteignent alors le même débouché. Si nous voulons participer au commerce d'un pays, nous devons nous assimiler ses méthodes, pratiquer ses chemins, unir nos forces aux siennes et nous confondre si bien en son propre mouvement que nous atteignons le même but de prospérité générale et de commun progrès [2]. »

(1) V. sur l'*Office national du commerce extérieur* un excellent chapitre du livre de M. Georges Aubert, *A quoi tient l'infériorité du commerce français*, p. 255-263, et sur le récent *Office colonial*, *ibid.*, p. 265.

(2) V. les fragments des *Consular reports* reproduits au *Moniteur officiel du commerce*, 24 février 1898.

De toutes les réformes qui s'imposent aujourd'hui pour rendre à notre pays l'activité féconde et la force d'expansion qui lui font défaut, l'une des plus graves assurément c'est la réforme de notre système d'éducation.

Il ne faut pas sans doute aller jusqu'à prétendre que la supériorité économique de l'Allemagne tient uniquement à une question d'éducation. Ses programmes scolaires ne sont pas essentiellement différents des nôtres. Tout au plus peut-on dire qu'ils développent davantage la volonté, l'énergie, l'initiative. Le tempérament, on l'oublie un peu trop, a bien autant d'importance que l'éducation. J'estime surtout, j'ai eu l'occasion de le dire, que la cause la plus grave et la plus inquiétante pour l'avenir de notre infériorité c'est notre faible natalité. L'essor économique de l'Allemagne est dû *avant tout* à la poussée d'hommes qui depuis vingt-cinq ans a eu lieu dans ce pays.

Il n'en est pas moins certain que nos idées en matière d'éducation sont fausses et doivent absolument changer. Nous avons d'abord trop longtemps cru que l'élite d'une nation ne peut se recruter que dans les carrières libérales. C'est à peine si nous commençons à comprendre qu'elle doit se recruter dans tous les milieux et dans toutes les branches (1). Il nous faut aujourd'hui, comme l'a très bien dit M. Lavissse, « une éducation nouvelle qui puisse amener à la société actuelle les activités

(1) V. l'article de M. G. Jagot, *Revue bleue* du 23 juillet 1898.

libres dont elle a besoin, comme l'éducation ancienne procurait à la même société les obéissances dont elle vivait. Il faut mettre le mouvement et l'entraînement là où si longtemps on a essayé de se procurer la plus grande somme possible de docilité. »

L'éducation gréco-latine pousse au dilettantisme, elle donne une considération un peu exagérée dans la société à ceux qui l'ont reçue, et forme en France une aristocratie intellectuelle d'un genre particulier, une aristocratie composée de gens dédaigneux de ceux qui sont parvenus à une situation prospère autrement qu'en pâlissant sur les livres. Elle a fait préférer à une foule de jeunes gens la vie inactive et monotone des bureaux à l'activité industrielle et commerciale. La bureaucratie recrute une fraction notable de la jeunesse intelligente, elle détourne une partie des forces vives de la nation des positions où il y aurait eu de bien plus grands services à rendre au pays (1).

« Notre pays, dit M. Fouillée (2), doit se prémunir contre un double péril : l'affaiblissement de son influence intellectuelle, littéraire et artistique, et l'affaiblissement de sa puissance économique, industrielle et commerciale ». De ces deux questions c'est aujourd'hui la seconde qui est la plus grave. La haute culture intellectuelle en France est encore heureusement assez répandue, et repré-

(1) Torau-Bayle, *La réforme de l'enseignement*, *Revue politique et parlementaire*, 10 octobre 1899, p. 29.

(2) *Les études classiques et la démocratie*, Introduction, p. 3.

sentée aux yeux du monde par des hommes assez éminents pour que nous n'ayons pas d'inquiétude de ce côté; nous n'avons pas à redouter l'abandon de ces carrières libérales qui ont d'ailleurs plus que jamais en France, dans notre société démocratique, une très haute utilité, car c'est par elles que l'influence morale, intellectuelle et artistique de la France se maintient surtout à travers le monde. C'est grâce à la haute culture qu'elles ont répandu dans la nation, qu'un homme, un Anglais qui vient de parcourir notre pays pour étudier dans les régions les plus caractéristiques les diverses manifestations de l'âme de la France, pouvait écrire que notre patrie « est après tout le pays du monde où la civilisation a le plus pénétré dans les couches inférieures de sociétés (1). »

Mais nous avons déserté la lutte économique. Nous ne nous sommes pas suffisamment armés « en vue d'une lutte de volontés et d'intelligences » qui devient, et on ne peut le regretter, la grande forme de combat entre les peuples. Et c'est pourquoi une partie de notre enseignement doit être orientée vers les professions industrielles, commerciales et coloniales, qui ont grand besoin d'être relevées (2). »

(1) V. le livre de Bodley « *France* ».

(2) Cf. les articles de M. Fouillée dans la *Revue politique et parlementaire* des 10 décembre 1897, p. 481 et 10 juin 1898, p. 311; l'article de M. Henry Bérenger sur les « Prolétaires intellectuels en France », *Revue des Revues*, 15 janvier 1889; celui de Henry Duméril, « *Un péril national* », dans la Revue l'*Étranger*, février 1898; et la conférence

C'est en raison de l'éducation qu'il se donne qu'un peuple est condamné à manquer d'initiative. Et notre système d'éducation a grandement contribué à refroidir l'instinct d'initiative qui était pourtant naturel à notre race (1).

« Notre enseignement, dit fort bien M. Eugène Poiré, a gardé son caractère des siècles passés lorsqu'il s'adressait à une partie limitée de la nation, et avait pour objet à peu près exclusif de créer une sorte d'aristocratie intellectuelle. A tous les degrés on s'ingénie à introduire dans le cerveau des jeunes Français la plus grande masse de notions qui leur seront le moins profitables dans la vie... Nos études classiques, quand elles ne visent pas un but déterminé, nuisent. Elles nuisent en détournant des voies pratiques, en ne créant que des hommes sans énergie, entichés de

que j'ai faite à la société d'Économie société *Réform social*, 1er février 1900.

(1) Le commerce ne peut exercer une influence durable sur le caractère d'un peuple qu'à une condition, c'est que les autres classes s'y adonnent. Pendant longtemps il n'en fut pas ainsi en Allemagne aujourd'hui un revirement s'est fait. Les classes élevées s'intéressent beaucoup aux questions industrielles et commerciales et ce fait a pour le développement économique du pays une importance de premier ordre. La France, écrit, non sans raison, M. Georges Aubert (*A quoi tient l'infériorité du commerce français*, p. 17) n'est pas une nation commerçante : elle est trop agitée pour cela : les Français sont trop légers, s'intéressent à trop de choses futiles, à trop de riens, pour donner aux affaires les études et les soins nécessaires des personnes occupant des carrières libérales, les fonctionnaires, les militaires, la noblesse, les rentiers, tous ceux en un mot, qui ne sont pas dans le négoce proprement dit, ne trouvent dans les affaires aucun élément d'intérêt. Il les dédaignent et en parlent avec mépris.

fonctionnarisme, ployés d'avance sous toutes les sujétions. »

« Le règne de l'industrie et du commerce, a dit de son côté M. J. Lemaître à la Sorbonne, est advenu. Nous sommes une société démocratique et industrielle. Un enseignement vraiment moderne, et non pas hybride comme aujourd'hui, s'impose. Le principal obstacle au développement de cet enseignement, c'est la vanité bourgeoise. C'est par vanité pure que la plupart des pères de famille bourgeois s'obstinent à demander pour leurs enfants l'enseignement secondaire classique. »

Et c'est ainsi, comme le dit spirituellement Raoul Frary, que le futur fabricant de moutarde est taillé sur le même patron que le futur ministre.... Le lycée est comme un arbre auquel on demanderait de produire à la fois des amandes et des prunes, des cerises et des coings !

Ce n'est pas seulement la vanité qui a faussé nos idées en matière d'éducation et de carrière, c'est aussi une certaine façon de concevoir l'esprit de famille, et cette sorte de sentimentalité funeste avec laquelle l'éducation est chez nous dirigée. Un des principaux obstacles à la forte éducation de la jeunesse virile dans notre pays, ce sont les mères « ce réservoir sans fond des forces terribles du sentiment ». Les mères de famille françaises, quelles que soient leurs qualités, n'ont trop souvent réussi, avec leur tendresse déprimante et égoïste (pour beaucoup le mot n'est pas trop fort), qu'à neutraliser et à annuler leur fils.

Il nous faut un régime moins sentimental et moins compressif, laissant place à plus de spontanéité, multipliant les occasions d'initiative et mettant en jeu la responsabilité de chacun. Notre régime actuel n'est pas suffisamment adapté à l'apprentissage de la vie et à l'usage de la liberté.

« Comme je reprochais un jour à quelques négociants, dit un de nos consuls, de ne pas se faire représenter par des gens honnêtes, laborieux, rompus aux affaires, en qui ils pussent avoir une entière confiance, ils me répondirent : « Que voulez-vous, Monsieur? Nous avons en France des employés capables, sérieux, sur lesquels nous pouvons entièrement compter. Mais si nous leur offrons une place à l'étranger, si avantageuse qu'elle soit, ils se dérobent. Ils préfèrent gagner 2.000 francs à Paris, que d'aller se créer une position et de gagner souvent huit ou dix fois plus en Afrique ou en Amérique! » — « Pourquoi, demanderez-vous? » — « Tout simplement parce que leurs parents craignent que ces pauvres enfants ne soient pas soignés comme chez eux. Et si ce n'est pas le père ou la mère, c'est l'oncle ou la tante auquel le cœur saigne à l'idée de savoir leur fils ou leur neveu seul, loin des siens, aux prises avec les difficultés de la vie, dans des pays sauvages, au milieu des bêtes féroces, car pour beaucoup de ces braves gens les pays sauvages et les bêtes féroces commencent à Asnières! C'est cette affection égoïste des parents qui fait végéter quantité de jeunes gens dans la médiocrité, qui aigrit

le caractère plus tard quand ils en ont éprouvé les conséquences, qui tue chez eux toute initiative, tout esprit d'entreprise, qui prive ainsi notre commerce, notre industrie, nos colonies, des meilleurs éléments de développement et de prospérité [1]. »

Il y a sans doute quelque exagération dans cette boutade, mais elle renferme aussi une grande part de vérité et c'est pourquoi il faut bien se persuader que l'éducation « utilitaire » qu'on préconise aujourd'hui pour notre jeunesse n'engendrera pas automatiquement les facultés d'initiative qui nous font défaut. On peut admettre qu'elle fortifiera ces qualités. Mais entre la formation de la volonté et les connaissances scientifiques ou littéraires je ne vois pas de lien direct. Ce serait une erreur de croire que l'Allemagne se préoccupe d'assurer à la jeunesse scolaire un pur enseignement utilitaire. Les ingénieurs allemands les plus distingués m'ont dit maintes fois qu'ils considéraient une préparation générale, avec les humanités pour base, comme supérieure à toute préparation de tendance purement professionnelle et utilitaire. Ce qui est vrai en définitive c'est que chez nous aujourd'hui, quelle que soit l'instruction donnée à nos enfants, on les élève trop dans cette idée qu'ils peuvent et doivent compter sur leurs parents pour se tirer d'affaire [2].

(1) *Revue du commerce extérieur*, 1er octobre 1898, p. 331.

(2) « Il ne suffit pas, a dit un jour avec beaucoup de sens M. Fran-

Et pourtant que de ressources il y a encore dans notre jeunesse, pourvu qu'on sache secouer une certaine propension naturelle à la paresse, qui n'est certes pas d'aujourd'hui, et réveiller des énergies latentes qui ne demandent qu'à se produire. Oui notre jeunesse française est prompte à l'action ; il faut lui proposer l'action, et surtout il faut lui apprendre à mieux dépenser ses forces.

« Comme le disait si bien naguère M. Binger [1], à présent que le champ commercial s'est étendu et embrasse les deux hémisphères, ne sentez-vous pas, jeunes gens, avec quelle largeur de vues vous pourrez entreprendre une lutte qui vous donnera toutes les sensations que votre ardente jeunesse désire ? Ne trouverez-vous pas dans les échanges, la banque, le change, l'étude rationnelle des moyens de transport par terre et par mer, les risques en général, la recherche des marchés avantageux et enfin tout ce que comporte l'étude éco-

cisque Sarcey, pour diriger un grand magasin d'avoir été mis jeune au sortir de l'école primaire à un comptoir. La pratique du commerce, aussitôt qu'on veut l'exercer en grand, exige en outre un esprit qui ait été formé par une culture générale à regarder les choses d'ensemble et de haut. Il faut avoir appris un tas de choses prétendues inutiles avant de mettre, comme on dit, la main à la pâte... Apprendre un métier ce n'est pas le plus difficile; l'essentiel est d'apporter à l'exercice de ce métier, quel qu'il soit, un esprit plus large et plus compréhensif ». Il est malheureusement fort à craindre que notre enseignement public, monopolisé en fait par l'État (car les institutions libres ne s'écartent guère des programmes officiels), ne reste toujours la vieille machine que chacun reconnaît insuffisante.

(1) Discours prononcé à la distribution des prix du lycée Voltaire, en 1898.

nomique de l'univers, une meilleure manière d'utiliser votre activité? »... Et il ajoutait avec raison : « On objecte que le manque de fortune est souvent un obstacle, n'en croyez rien; l'argent ne manque pas en France heureusement, et si ceux qui le détiennent ne le risquent pas volontiers hors de leur pays, cela tient à la pénurie réelle d'hommes qualifiés pour mener à bien les hardies entreprises... Votre devoir est de mettre à la disposition des capitaux inactifs des compétences propres à les utiliser... ».

CONCLUSION

L'étude du développement industriel et commercial de l'Allemagne doit nous inspirer bien des réflexions. Elle doit nous montrer d'abord l'importance chaque jour grandissante dans notre civilisation contemporaine des relations commerciales. Le commerce que certains aristocrates de la pensée se plaisent à reléguer parmi les besognes grossières, n'est pas seulement, comme le disait M. Frédéric Passy, au congrès de la paix de Hambourg, un des facteurs nécessaires du progrès matériel; c'est aussi un facteur du progrès intellectuel et moral. Ce n'est pas seulement ce qu'on appelle des marchandises que dans son incessant va-et-vient il apporte ou emporte : ce sont les idées qu'il fait circuler. Ce sont les hommes eux-mêmes que, bon gré mal gré, il rend clients les uns des autres, les attachant par les mille liens de l'intérêt, avant de

les attacher d'une façon plus durable par les liens de l'estime, du respect ou de l'affection.

Quel métier, ajoutait M. Passy s'inspirant de Sedaine, l'aimable auteur du *Philosophe sans le savoir*, que celui de commerçant! Quelle puissance que celle d'un homme qui par ses achats et ses ventes fait exécuter ses ordres sur tous les points du globe et dont la signature, la simple parole même, sont acceptées partout comme des engagements d'honneur! Les négociants sont comme autant de fils d'or tendus à travers les continents et les mers, et qui, par leur incessant mélange, tissent à toute heure la sainte trame de l'unité du genre humain (1).

L'étude de l'essor économique de l'Allemagne, en nous montrant l'importance des relations commerciales dans la vie contemporaine, doit aussi nous suggérer un retour sur nous-mêmes fécond en patriotiques et viriles résolutions.

Loin de moi la pensée d'exalter systématiquement les étrangers à nos dépens, et de refuser mon admiration aux Français qui la méritent. Nous avons encore assez de qualités pour que ceux qui le veulent puissent nous couvrir d'éloges. Mais il importe, au risque de blesser notre amour-propre, de dire toute la vérité. Nous ne connaissons pas assez ce peuple allemand auquel il faut reconnaître, quelque légitimes que puissent être d'ailleurs

(1) Cf. Henri Birchenough, *The imperial function of Trade*, *Nineteenth Century*, septembre 1899, p. 352.

nos griefs à son égard, de grands mérites et dont les transformations économiques sont en tout cas si remarquables. Pour juger équitablement l'Allemagne et se rendre compte de sa puissance, il faut y avoir fait de longs séjours, en avoir parcouru les diverses provinces, avoir porté ses investigations dans les villages comme dans les villes, avoir étudié sur place et non pas à distance, dans les livres ou d'après les récits de quelques touristes, ses usages, ses mœurs, ses institutions.

Que ceux-là qui douteraient de l'utilité d'un semblable voyage aient le courage de l'entreprendre : ils reviendront surpris et inquiets de ce qu'ils auront vu, persuadés qu'il est grand temps de sortir de notre quiétude, persuadés aussi peut-être, que nous ne pourrons faire de progrès qu'en agissant comme les Allemands, convaincus surtout que si la vie économique s'est ralentie chez nous c'est parce que nous n'avons pas su nous adapter d'une façon assez méthodique et assez raisonnée aux nouveaux courants de civilisation qui emportent le monde.

Ce n'est pas sans tristesse que j'entends dire parfois qu'il ne faut pas s'inquiéter outre mesure de la mauvaise situation de notre commerce parce que cette mauvaise situation se retrouve presque partout, et qu'il y a une crise industrielle comme il y a une crise agricole. Je saurais d'autant moins m'associer à cette manière de voir qu'il y a précisément en Allemagne une crise agraire très intense qui n'empêche cependant

pas le développement économique du pays.

C'est à d'autres causes qu'il faut attribuer notre stagnation désolante et le développement extraordinaire de l'Allemagne : « Prenez garde, Français, écrivait Henri Heine en 1835, je vous dis d'amères vérités et j'ai de bonnes intentions : vous avez plus à craindre de l'Allemagne délivrée que de la Sainte-Alliance tout entière avec les Croates et les Cosaques. »

L'Allemagne délivrée des entraves qui ont si longtemps comprimé son élan fait aujourd'hui des progrès étonnants, et il ne faut pas nous faire trop d'illusions sur le caractère prétendu accidentel des circonstances qui ont amené son essor industriel et commercial. Le peuple allemand recueille le fruit de longs efforts. C'est grâce à des qualités de persévérance, supérieures aux coups d'énergie et aux efforts fiévreux, qu'il est arrivé à une somme surprenante de résultats solides, et j'ai rencontré précisément dans le monde de l'industrie et du commerce beaucoup de gens qui avec une intelligence ordinaire sont arrivés à des résultats remarquables, remplaçant par le travail, la bonne organisation, la méthode, une partie des talents que leur avait refusés la nature.

La France qui, au lendemain de la guerre, s'était si bien relevée, n'a pas fait ce qu'elle avait à faire. Elle s'est stérilisée elle-même dans de vaines querelles de parti, elle a négligé le combat du travail au profit du combat de la parole. Elle a oublié que l'expansion extérieure du pays est une œu-

vre patriotique aussi noble, aussi utile que la défense du territoire national au jour du danger. Elle n'a pas compris que dans la lutte pacifique entre les peuples, l'avenir est à ceux qui posséderont le plus grand nombre de travailleurs opiniâtres dans tous les champs de l'activité humaine.

Les nations ne grandissent pas seulement par leur propre énergie, mais aussi par la nonchalance de leurs adversaires. L'Allemagne a eu la bonne fortune d'avoir pour elle cette double condition d'accroissement; elle a su tirer parti aussi bien de ses qualités naturelles que de notre mollesse, de nos luttes politiques, et de notre ignorance.

Le devoir d'agir et de faire mieux s'impose à nous avec d'autant plus de force que nous avons toutes les qualités nécessaires pour réussir. Le Président de la Commission permanente des valeurs de douane, M. Picard, écrivait dans un de ses derniers rapports : « Nulle nation au monde n'est plus laborieuse que la nation française. Aucune n'a plus d'intelligence, de probité, de goût natif. L'ingéniosité, l'esprit inventif, l'amour du beau se transmettent intacts de génération en génération. Il n'est pas de peuple qui ait une plus riche pépinière de hardis explorateurs. Nul ne sait mieux s'assimiler les races conquises et y semer des germes d'estime, d'affection et de fidélité. »

Mais ces qualités, nos divisions nous empêchent d'en tirer parti. La plupart des Français, comme dit Bodley, « passent leur vie à combattre d'autres

Français, et l'élite industrielle et commerciale est tenue à l'écart des affaires publiques par une démocratie défiante et indisciplinée ».

Tandis que nos voisins travaillent, nous usons en effet le meilleur de nos forces à des persécutions stériles, à des mesures mesquines. Nous ne songeons qu'à des représailles, nous ne cherchons qu'à accroître « l'esprit de division qui paralyse l'activité de tant de Français et affaiblit la vigueur même de leur patriotisme. » (1)

Une démocratie, on l'a dit avec raison, ne mérite de vivre que lorsqu'elle met au-dessus de tout, l'idée supérieure de patrie et de bien public (2). Mais les ambitieux et les politiciens ont égaré notre bon peuple de France. Il est comme désemparé. Il ne sent plus assez à quel point les discussions politiques nous affaiblissent à l'extérieur comme à l'intérieur. Et les nations qui nous entourent se développent, grandissent, envahissent le monde, pendant que nous marquons le pas ou que nous reculons.

Nous avons pourtant parmi nos commerçants et nos industriels, des hommes actifs et laborieux, qui sentent bien que nous étouffons dans nos frontières. Aidons-les donc à rendre au pays un prestige qui lui échappe de plus en plus. Car ce ne sont pas seulement les industriels et les commerçants qui sont coupables. C'est de notre bour-

(1) Discours de M. Aynard à Limonest, 8 octobre 1899. Cf. le discours de M. Méline au Thillot, 1er octobre 1899.

(2) G. Deschamps, *Le malaise de la démocratie*. Cf. un article de M. Chantavoine, *Correspondant*, 10 août 1899, p. 586.

geoisie tout entière qu'on peut dire qu'elle ne fait pas son devoir. Une partie de la société française, cette partie que précisément on désignait jadis sous le nom de « classes dirigeantes » se compose de gens pusillanimes et superficiels, qui parviennent quelquefois à faire illusion sur leur étroitesse d'idées et leur égoïsme par beaucoup de chauvinisme et un peu d'esprit, mais qui, au point de vue patriotique, doivent être jugés avec sévérité, car ils désertent lâchement le terrain de la lutte.

Leur éducation a pu être défectueuse, nous l'avons reconnu. Mais combien y en a-t-il qui essayent de combler, par un travail opiniâtre et raisonné, les lacunes de cette mauvaise formation? Il y a chez nous de grands travailleurs, et pourtant, je ne crains pas de dire que dans les classes aisées, surtout parmi ceux que leur situation met à l'abri du besoin, on ne travaille pas assez. « La puissance du travail et de la réflexion, avait déjà dit Mme de Staël, est un des traits distinctifs de la nation allemande ». Pourrait-on en dire autant de la nation française? Plus qu'aucun peuple, nous devrions nous persuader cependant que si la victoire militaire peut encore à la rigueur (et c'est bien douteux), être l'œuvre d'une journée heureuse et d'une inspiration de génie, la victoire économique ne peut être que le fruit de longs sacrifices.

Plus j'étudie l'œuvre économique de l'Allemagne, plus je suis convaincu que la suprématie commerciale n'est pas de celles qui dépendent des hasards d'une guerre, ni de la venue d'un homme

de génie. C'est une œuvre collective, demandant l'effort de la nation tout entière, quelquefois l'effort de plusieurs générations.

Bien des fois au cours de mes pérégrinations et de mes enquêtes, voyant l'ardeur calme et la persévérance au travail des jeunes gens des meilleurs familles (pour ne parler que de celles-là), et songeant ensuite à mon pays, je me suis dit avec tristesse que la cause fondamentale de notre stagnation c'est notre inertie.

L'esprit public, je le sais, commence à s'émouvoir, mais ne faisons-nous pas un peu comme les choristes d'opéra qui chantent à pleins poumons : « En avant, marchons » et qui piétinent sur place.

« Notre pays, a dit excellemment M. Gabriel Monod, est aujourd'hui menacé par l'ardente concurrence et la puissance grandissante de nations fécondes et audacieuses. Il est menacé surtout par l'engourdissement de ses propres énergies physiques et morales. Il appelle la jeunesse à son secours; à la jeunesse de se préparer par le travail, par un effort constant pour enrichir son esprit et ennoblir son âme, à une vie de devoir et de dévouement ». La France n'a pas seulement des pertes à réparer. Elle a un rang à reprendre dans le monde. Pour reprendre ce rang, il ne suffit pas de le désirer, il faut encore le mériter. »

Et c'est malheureusement parmi ceux auxquels leur situation sociale et leur fortune permettrait de se rendre plus utiles à leur pays, qu'on trouve le

plus de gens apathiques, que rien n'émeut en dehors de ce qui est leur intérêt personnel ou la satisfaction de leurs petites vanités, qui se targuent volontiers de patriotisme, et qui se soucient au fond bien peu de l'intérêt supérieur de la patrie.

« La période qui s'ouvre maintenant, disait, il y a quelques mois, M. Félix Faure, à un banquet qui lui était offert pas la haute industrie et le haut commerce, semble devoir fixer définitivement les destinées des nations de la vieille Europe et déterminer leur place respective dans le monde. »

Cette place, travaillons-nous autant que les Allemands à nous la tailler grande?

Puisse notre jeunesse prise d'une émulation virile, comprendre que le salut de la France n'est pas dans le découragement, mais dans une audace raisonnée, possédant à la fois l'ardeur qui fait avancer et la prudence qui mesure le chemin à parcourir. La France a tant d'élasticité qu'il ne faut jamais désespérer. Elle a été souvent malade et s'est toujours relevée. Les difficultés qu'elle a rencontrées elle les a toujours vaincues.

L'heure doit-elle être au découragement à la veille de cette grande manifestation économique à laquelle nous avons convié le monde entier et qui sera l'exposition de 1900? « Au milieu des produits de tous les pays, les nôtres se recommanderont par la finesse, le bon goût, l'intelligence qui a présidé à leur fabrication. Nous n'avons rien perdu de nos qualités nationales; nous devons montrer aux étrangers quelle est encore la vitalité de nos forces in-

dustrielles... Il faut que le siècle qui va commencer inaugure pour nous une nouvelle ère de prospérité [1]. »

Mais il importe de nous hâter, il faut rattraper le temps perdu, renoncer aux rivalités qui nous épuisent, nous efforcer de comprendre le progrès qui se fait autour de nous, nous adapter mieux que nous ne le faisons aux nécessités de la vie économique moderne, et reconquérir par notre ardeur au travail la place à laquelle nos traditions comme nos qualités nous donnent le droit de prétendre.

(1) Rapport de M. Picard, *Moniteur officiel du commerce*, 9 novembre 1899, p. 669.

APPENDICES

APPENDICE I

SUR LA PRODUCTION DU CHARBON ET DU FER DANS LE MONDE.

On consultera avec intérêt sur la production du charbon dans le monde un article de Benjamin Taylor : *The coal supplies of the world*, publié dans le *Nineteenth century*, juillet 1898, p. 151. Nous lui empruntons le tableau ci-dessous qui fait connaître d'une façon assez complète la production du charbon en 1897 dans les principaux pays.

	Tonnes
Angleterre	202.130.000
États-Unis	178.000.000
Allemagne	91.000.000

	Tonnes
France	30.780.000
Belgique	22.500.000
Autriche	11.500.000
Russie	11.000.000
Espagne	1.940.000
Italie	300.000
Suède	250.000
Hollande	110.000
Portugal	20.000
Turquie	20.000
Grèce	15.000
Japon	5.000.000
Indes anglaises	4 500.000
Nouvelles-Galles du Sud	4.417.600
Canada	4.000.000
Chine	2.000.000
Transvaal	1.500.000
Nouvelle-Zélande	1.000.000
Queensland	500.000
Chili	500.000
Mexique	500.000
Natal	250.000
Victoria	250.000
Indo-Chine française	250.000
Cap	120.000
Indes hollandaises	70.000
Bornéo et Labuan	60.000
Tananarive	50.000

L'auteur donne ensuite d'intéressants détails sur les espérances d'avenir de chacune de ces contrées, et sur leur consommation *actuelle* ainsi que sur ses chances d'augmentation. Il est à remarquer que de tous les États européens, c'est la Russie qui depuis 27 ans a le plus

augmenté sa production. Elle possède des gisements houillers considérables, et d'autres en grand nombre viendront s'ajouter à ceux qu'elle exploite déjà lorsque le Transsibérien aura ouvert aux mineurs les districts si abondamment pourvus de la Sibérie méridionale. Dans dix ans il est problable que la production houillère de la Russie aura dépassé la nôtre. Elle n'est pas encore évaluée (1)

Une autre statistique reproduite dans la revue *Export*, 27 juillet 1899, p. 369, donne aussi quelques chiffres intéressants :

	Production moyenne en milliers de tonnes.		
	Période 1871-75	Période 1891-95	Progression
	—	—	—
Angleterre.....	127.000	185.000	45 0/0
France.....	16.000	27.000	70 0/0
Allemagne.....	45.000	97.000	115 0/0
Etats-Unis.....	45.000	132.000	193 0/0
Ensemble du monde.....	266.000	520 000	95

Le prix moyen qui était dans la première période de 4 dollars 72 la tonne, est descendu dans la seconde à 1 dollar 60.

Les chiffres précédents seront utilement complétés par l'évaluation que font aujourd'hui les géologues des ressources en charbon que paraissent posséder encore les principaux pays producteurs.

(1) Sur les richesses présumées de la Sibérie, qui paraissent considérables, V. Journal du *Board of trade*, mai 1898, p. 594.
Consulter aussi sur l'importance de la production du charbon pour la vie industrielle moderne. Georges Lunge, *Ueber bevorstehende Aenderungen in der allgemeinen Entwicklung der Industrie*, *Zeitschrift für Socialwissenschaft*, 16 janvier 1900, p. 19.

	Tonnes
Angleterre.....	198.000.000.000
Allemagne.....	112.000.000.000
France.....	18.000.000.000
Autriche.....	17.000.000.000
Belgique.....	14.000.000.000

Donnons aussi d'après le *Bulletin du Comité des forges de France*, du 11 décembre 1899 la production en 1897 ou 1898 des principaux pays producteurs de minerai de fer, de fonte et d'acier :

	ANNÉES	MINERAI DE FER	ANNÉES	FONTE	ACIER
		En tonnes.		En tonnes.	En tonnes.
Etats-Unis.....	1898	19.386.823	1898	11.962.317	9.075.783
Allemagne.....	1898	15.893.246	1898	7.232.988	5.779.570
Grande-Bretagne....	1898	14.403.769	1898	8.747.474	4.740.642
France.....	1897	4.582.236	1898	2.534.427	1.473.100
Russie.....	1898	4 107.470	1898	2.222.469	1.145.758
Autriche-Hongrie...	1897	3.335.005	1897-96	1.308.432	880.696
Belgique.....	1897	240.774	1898	979.101	653.130
Espagne.....	1898	7.125.600	1898	261.799	213.015
Suède.....	1898	2.302.914	1898	531.766	265.121
Grèce.....	1898	501.038			
Algérie.....	1897	441.467			

On voit par ce tableau que si les États-Unis l'emportent aujourd'hui définitivement sur les autres pays, l'Almagne est en train de dépasser l'Angleterre.

APPENDICE II

SUR LE VOYAGE DE GUILLAUME II EN PALESTINE ET LES PROGRÈS DES ALLEMANDS DANS LE LEVANT.

Le voyage de Guillaume II en Orient restera un des événements mémorables du règne de cet empereur. Il a eu au point de vue économique comme au point de vue politique une si grande importance qu'il ne sera pas inutile d'en dire quelques mots.

Sans doute il se présente surtout comme ayant un caractère religieux. Sont principal but était l'inauguration de l'église protestante du Rédempteur à Jérusalem et la visite des Lieux Saints. Il n'est pas douteux en effet que l'Empereur n'ait cherché à profiter de l'affaiblissement des idées religieuses en France, et du peu de crédit des catholiques auprès de notre gouvernement pour conquérir en Orient, au profit de l'Allemagne, une influence dont les États protestants étaient jusqu'alors dépourvus. L'Empereur voudrait visiblement attribuer à l'Allemagne protestante, mais officiellement religieuse, une part de cette protection des chrétiens en Orient qui jusqu'alors est restée comme le monopole de la France (1).

(1) La visite au sultan semble au premier abord se concilier difficilement avec les apparences religieuses de cette sorte de pèlerinage. Elle s'explique par des raisons politiques dont nous ne pouvons parler ici

N'a-t-il pas essayé d'obtenir de Léon XIII la création d'une nonciature à Constantinople? Les catholiques de l'Empire ottoman eussent relevé du nonce accrédité auprès du sultan. C'eût été une grave atteinte portée à notre protectorat. On sait que le Pape, par une lettre en date du 20 août 1898, destinée à être rendue publique à l'heure que le destinataire (le cardinal Langénieux) jugerait convenable, a déclaré qu'il ne voulait pas se prêter à une combinaison qui pourrait enlever quelque chose aux prérogatives séculaires de la France (1).

Il est parvenu du moins à mobiliser le catholicisme allemand, et à l'associer à la campagne entreprise contre notre influence en Orient. L'évêque auxiliaire de Cologne, Mgr Schmitz (mort depuis, et qui était connu par son mauvais vouloir à l'égard de la France), a accompagné le souverain, pour représenter, à côté des pasteurs protestants, les intérêts du catholicisme. Sa présence a été comme un symbole de la bienveillance de Guillaume envers les catholiques. Celui-ci a voulu

et par des raisons économiques que nous avons déjà indiquées. Le correspondant du *Times* écrivait naguère de Constantinople que le voyage de l'Empereur « avait préparé le terrain à toutes les entreprises commerciales des Allemands ».

(1) « La France, a dit Léon XIII, a en Orient une mission à part... consacrée non seulement par une pratique séculaire, mais aussi par des traités internationaux... Le Saint-Siège ne veut rien toucher au glorieux patrimoine que la France a reçu de ses ancêtres... ». Cette lettre a provoqué une vive polémique de presse en Allemagne. Au fond la question est de savoir si notre protectorat est exclusif de tout autre. Si un catholique allemand a besoin de protection, devra-t-il s'adresser au consul français, agissant selon le vœu du Pape, ou au consul allemand? Quel moyen aurions-nous, s'il s'arrête à cette dernière solution, de faire prévaloir nos droits?... Cf. Etienne Lamy, *La France dans le Levant*, *Revue des Deux-Mondes*, 15 septembre 1899. V. aussi *ibid.*, 15 janvier 1899, p. 315.

essayer de prouver au monde qu'il peut être le protecteur de tous les chrétiens, à quelque confession qu'ils appartiennent.

Cette politique, on ne peut la comprendre que si on se rappelle que les catholiques allemands, après avoir constitué un admirable parti d'opposition, sont devenus peu à peu un parti de gouvernement. Ce fut une des raisons de la force du centre allemand, d'avoir répudié même au plus fort du *Kulturkampf*, toute politique anticonstitutionnelle. Ce fut aussi une grande habileté de sa part que d'avoir adopté, à une époque où la question sociale occupait beaucoup moins l'attention qu'aujourd'hui, un programme de réformes sociales très étendu. Non seulement les catholiques allemands ne sont plus considérés aujourd'hui comme les ennemis de l'Empire mais ils se considèrent volontiers, en voyant l'importance qu'a prise le parti du centre, le plus fort numériquement du Reichstag, comme les représentants les plus autorisés du catholicisme dans le monde.

La plupart d'entre eux souhaitent sincèrement aujourd'hui de voir un prince, luthérien sans doute, mais dont ils sont les loyaux sujets, évincer peu à peu les autres nations et en particulier la France ; quelques-uns semblent même convaincus que le catholicisme ne peut que gagner à cette entreprise (1). Peut-être même es-

(1) Il suffirait pour s'en convaincre de relire le discours prononcé par Mgr Schmitz, au congrès des catholiques allemands à Crefeld. Les journaux catholiques allemands ont mis une sorte d'acharnement à s'élever contre les prérogatives séculaires de la France. Ils ont même essayé de donner le change à l'opinion sur la véritable portée du voyage de Guillaume II, qui, en définitive, se rendait à Jérusalem en *Summus episcopus* de l'Église luthérienne. Ils sont au fond jaloux du prestige et de la prospérité des établissements catholiques français en Palestine ; et c'est pour ce motif surtout qu'ils ne

pèrent-ils que le gouvernement impérial, après le double échec qu'il a éprouvé, dans le *Kulturkampf* et dans sa campagne législative contre le socialisme, arrivera nécessairement à se faire en Allemagne le défenseur de l'Église et consentira par de nouvelles concessions à s'assurer l'alliance de ceux qui au jour des élections, opposent aux « menées subversives » le rempart le plus inexpugnable (1).

Qu'on pense ce qu'on voudra de ce sentiment, il faut en tenir compte pour comprendre certains côtés de la politique allemande en Orient. Des catholiques influents, comme le cardinal Ledochowski, préfet de la Propagande, n'ont-ils pas cherché à accréditer dans le monde cette idée qu'entre le catholicisme et le gouvernement actuel de la France il ne saurait y avoir aucune liaison solide? Ne lisait-on pas dernièrement dans un journal catholique de l'Allemagne cette réflexion caractéristique : « En attendant que la France ait un autre gouvernement, comme il est bon que les chrétiens d'Orient ou d'ailleurs soient protégés par quelqu'un, il faudrait en confier la protection à quelque nation plus qualifiée, au nouvel Empire allemand par exemple ». On a même pu soutenir que la question des missions et du protectorat catholique domine aujourd'hui à l'intérieur comme à l'extérieur la politique de Guillaume II.

« L'Allemagne, a dit fort justement un publiciste distingué (2), a la puissance militaire, elle a la puissance

veulent plus admettre que des Allemands puissent être protégés autrement que par l'Allemagne.

(1) Guillaume a accordé à Constantinople une longue audience au délégué du pape, Mgr Bonetti, immédiatement après la réception des ambassadeurs étrangers et avant celle des ministres étrangers, fait d'autant plus significatif que Mgr Bonetti n'a ni rang diplomatique ni position officielle.

(2) *Revue des Deux-Mondes*, 1er septembre 1898.

économique, elle aura bientôt la puissance maritime, mais elle a besoin de l'appui des forces morales; sur la scène du monde elle ambitionne de représenter un principe. Fonder sa prééminence universelle sur la protection du christianisme, relier entre eux les centres épars de l'influence germanique par un double protectorat religieux, avoir par le globe une clientèle à la fois religieuse et économique qui répandra l'idée allemande, achètera des produits allemands, et qui tout en professant l'évangile du Christ prônera « l'évangile de la personnalité de l'empereur », telles sont les maximes directrices de la politique actuelle de Guillaume II ».

En tout cas, on peut dire que la phrase célèbre de Bismarck : « La question d'Orient ne vaut pas les os d'un grenadier poméranien », et cette autre boutade qu'on lui attribue « je ne lis pas le courrier de Constantinople », jurent aujourd'hui étrangement avec les faits contemporains. Aucune chancellerie d'Europe ne surveille les affaires ottomanes avec autant de soin que le gouvernement de Berlin.

On voit aisément quelles conséquences peut avoir pour nous la tactique de ceux qui représentent la République comme un gouvernement indigne de la sympathie des catholiques, incapable de faire valoir aucun des droits que la France tient de son passé. C'est en se plaçant à ce point de vue, qu'on saisit le mieux la « politique du Pape » et qu'on comprend toute la portée de sa lettre au cardinal Langénieux. Il est heureux pour nous que Léon XIII ait su résister aux insinuations de ceux qui, en cherchant à lui faire croire à l'incompatibilité de l'Église et de la République, en lui parlant de l'impuissance de la France à jouer aujourd'hui dans le monde le rôle de nation catholique, faisaient le jeu des catholiques allemands et, au sens rigoureusement

exact du mot, « travaillaient pour le roi de Prusse ».

Le voyage de Guillaume II a contribué en tout cas à donner aux missions allemandes une importance qui leur faisait jusqu'ici totalement défaut[1]. Les catholiques allemands ne possèdent encore aucun institut important en Palestine. Partout les missionnaires allemands (qui sont d'ailleurs assez nombreux) sont confondus avec les missionnaires d'autres nationalités. Le voyage de Guillaume II a été le point de départ d'une action vigoureuse de leur part. Ils ont déjà commencé de rivaliser avec la France sur le terrain de l'apostolat. Les Lazaristes allemands, par exemple, qui avaient dû se réfugier à Steyl en Hollande pendant la période du *Kulturkampf*, jouissent aujourd'hui de la protection officielle. Leur supérieur, Mgr Huzer, est en faveur auprès de Guillaume II[2]. Notre influence française va recevoir un rude assaut, encore que le Pape ait envoyé à la Propagande des instructions expresses pour que les évêques et chefs d'ordre se gardent, tant à Constantinople qu'à Jérusalem, d'aucune parole, d'aucune démarche pouvant indiquer que le Saint-Siège ne tient pas un compte absolu des droits protecteurs de la France sur les chrétiens d'Orient.

Les journaux catholiques allemands sont actuellement

(1) P. Mille, *Colonies juives et allemandes en Palestine.* Annales de géographie, 15 mars 1899, p. 160. Il y a des colonies agricoles assez importantes, à Jérusalem, à Jaffa, à Haïfa (se sont surtout des Wurtembergeois), et à Beyrout. Cf. *Questions diplomatiques et coloniales*, 15 décembre 1899, p. 483. Sur les colonies de Syrie, V. Götel, *Eine deutsche Kolonie in Syrien. Preussische Jahrbücher*, mai 1899, p. 230, et *Alldeutsche Blätter*, 11 février 1900, p. 60.

(2) C'est à l'instigation des Pères de Steyl qu'a été fondé le *Palæstinaverein* qui publie une intéressante revue (la *Zeitsehrift des deutschen Palästina Vereins*) où le patriotisme est mêlé à la science et à la religion. Il paraît aussi à Paderborn une autre revue, *das Heilige Land*.

un peu embarrassés. Ils ne désavouent pas leur thèse patriotique, mais ils se souviennent davantage qu'ils sont catholiques, et comprennent le danger qu'il y aurait pour le catholicisme à donner, par une approbation sans réserve, des armes à un gouvernement luthérien.

Il ne s'agit pas seulement, comme l'a reconnu la *Germania*, d'une question de droit public, mais d'établissements religieux, et d'administration religieuse. Les citoyens au sujet desquels se produisent quelques hésitations ne sont pas des négociants, des ouvriers. Ce sont des missionnaires, des sœurs, des personnes placées sous la juridiction ecclésiastique, et dont les établissements sont administrés par l'autorité ecclésiastique. Or la plupart de ces établissements dépendent du patriarcat de Jérusalem, lequel est toujours sous le protectorat français... L'organisation ecclésiastique demande une certaine unité quant à la protection... Si dans l'expression historiquement inoffensive de « protectorat traditionnel » les Français trouvent plus de choses qu'il n'y en a, et qu'il ne peut y en avoir réellement, on ne doit pas en rendre le Saint-Père responsable.

Bornons-nous à ajouter que le voyage de l'Empereur n'a pas été vu d'un œil favorable par les autres puissances, surtout par l'Angleterre qui sent avec dépit l'accroissement de l'influence allemande dans ces contrées. « Ce voyage a été, disait le *Berliner Tageblatt*, un triomphe de la politique allemande qui d'ici à dix ans sera prépondérante dans tout le Levant ». Aussi certains journaux anglais cherchent-ils à éveiller la jalousie de la Russie en s'efforçant de montrer combien les intérêts de cette puissance sont menacés par les relations amicales qui existent entre la Porte et Berlin. « Si la vallée de l'Euphrate, écrivait un journal de Londres, se trouvait entre les mains d'une puissance peu

amicale, le chemin des Indes serait sérieusement menacé... Une convention conclue entre le Sultan et l'Empereur, en vertu de laquelle l'Allemagne prendrait pied sur les bords de l'Euphrate, entraînerait des conséquences tellement graves qu'il est difficile de croire qu'elle soit seulement possible. Et pourtant cette éventualité cause déjà de l'inquiétude aux chancelleries européennes » (1).

Il convient d'ajouter que le merveilleux attrait de Jérusalem a été pour quelque chose dans cette nouvelle croisade, si appropriée au romantisme mystique de Guillaume II ? Ce n'est point dans un vulgaire chemin de fer que l'arrivée a eu lieu : comme saint Louis, on a campé sous les murs de la ville sainte. De cette terre d'Orient, vers laquelle tant de regards se sont dirigés depuis dix huit siècles, le jeune empereur a tenté de rapporter une illustration nouvelle. S'il ne pouvait y trouver des aventures dont le merveilleux eut frappé des imaginations un peu blasées, il pouvait espérer du moins voir grandir encore un prestige dont il est friand, et attirer sur lui-même quelque chose de la gloire que donnèrent jadis les croisades à ceux qui y participèrent. C'est vers les croisades en effet que se reporte notre pensée lorsque

(1) Cf. sur le mauvais vouloir des Anglais un article de la « *Fortnightly Review*, octobre 1898, p. 548. « *The German Emperor and Palestine* ». « Le chemin de fer allemand de Constantinople à Koniah, écrit l'auteur d'un récent ouvrage « *l'Orient inconnu* » appartient au groupe des projets qui tendent à rendre prépondérante l'influence germanique en Asie Mineure. Guillaume II ne songe plus au refoulement des Turcs hors d'Europe ; il entrevoit la dislocation de l'Empire turc en Asie, et s'y intéressant plus qu'à celle de l'Empire chinois, il travaille, presque ostensiblement, à en réserver la meilleure part à l'Allemagne venue cependant la dernière sur cette terre antique, de longs siècles après la France, de longues années après l'Angleterre.... »

nous suivons cette singulière expédition, et des rapprochements involontaires se présentent à notre esprit. Toute la politique des croisades est dominée par l'antagonisme irréductible de l'Allemagne et de la France. Dans cette rivalité séculaire la France, fille aînée de l'Eglise, eut comme aujourd'hui la bonne fortune d'avoir pour elle l'appui de la Papauté, à tel point que Grégoire IX ne craignait pas, pour lui prouver son affection, de lancer les foudres de l'excommunication contre un empereur trop puissant.

Guillaume II n'a point à redouter les foudres de Léon XIII; mais, ne pouvant compter sur l'appui de la cour de Rome, à l'instar de Frédéric II, il a recherché celui des musulmans, et inauguré son pieux voyage par un acte de politesse à l'égard d'un sultan sanguinaire, d'un des hommes les plus méprisables de l'Europe contemporaine !...

C'est aussi par le fer qu'il tente de s'imposer aux disciples de Mahomet. Mais ce fer ce n'est plus à forger des glaives qu'il est employé. Il ne sert qu'à fabriquer des locomotives et des rails ! Que les temps sont changés !...

Qu'ont pensé de cette pâle épopée les descendants des croisés du moyen âge, des fiers hobereaux et des puissants seigneurs qui accompagnaient jadis Barberousse et Frédéric II ? Le souffle de la réforme a bien attiédi leur foi. Le côté religieux de l'expédition ne les a plus touchés. Ils se contentent aujourd'hui de reprocher à Guillaume de négliger les propriétaires fonciers et les agriculteurs, de fermer l'oreille à leurs doléances et de se laisser fasciner par cet essor industriel et commercial qui se produit, disent-ils, à leur détriment. Quelle que soit l'importance finale du voyage de Palestine au point de vue politique et religieux, on peut affirmer en effet que ce sera un pas de plus dans cette voie triom-

phale de progrès économique et d'expansion commerciale où l'Allemagne s'est aujourd'hui engagée (1).

(1) Il ne semble pas, en effet, que le voyage de Guillaume puisse avoir au point de vue religieux de grandes conséquences. Comme le dit M. Pinon (*La Chine qui s'ouvre*, p. 127), le souverain de l'Allemagne, qu'il le veuille ou non, représente le principe et la force protestante. L'Empire, peuplé aux deux tiers de protestants ne peut jouer le rôle de patron du catholicisme, et Guillaume ne peut être que le *summus episcopus* de l'église réformée, représentant le libre examen et l'antipapisme sur cette terre où le Christ fonda jadis son Eglise (Cf. un article de *la Quinzaine*, 15 janvier 1899. *Le voyage de Guillaume II et les intérêts protestants*). La Papauté ne saurait d'ailleurs, en nationalisant les missions, vouloir faire triompher une doctrine dont elle a été souvent la victime. Et c'est pourquoi le voyage de Jérusalem n'a pas été à beaucoup près la marche triomphale que Guillaume II avait espérée.

APPENDICE III

SUR L'OCCUPATION DE KIAO-TCHÉOU ET L'INTERVENTION DE L'ALLEMAGNE DANS L'EXTRÊME-ORIENT (1).

La question d'Extrême-Orient, qui tend de plus en plus à remplacer la question d'Orient, préoccupe vivement aujourd'hui les Allemands. Il y a déjà longtemps qu'ils se sont établis en Chine. Leurs premières relations commerciales avec ce pays remontent à l'année 1753, qui vit fonder à Emden une « Compagnie royale de la Chine ». Les premiers rapports officiels datent de 1860, époque où eut lieu l'expédition de la frégate l'*Arcona*. Le 2 septembre 1861, le comte d'Eulenburg signait à Tientsin un traité « d'amitié, de commerce et de navigation ». Un arrangement complémentaire fut conclu à Pékin le 31 mars 1880. Depuis cette époque, plusieurs missions d'études ont été envoyées en Chine. En 1882, un savant distingué, le baron de Richthofen, aujourd'hui professeur à l'université de Berlin, publiait à la suite

(1) Nous écrivons comme on le fait aujourd'hui habituellement en France : Kiao-tchéou. L'orthographe officielle allemande est *Kiao-tschau*. M. de Richthofen tient beaucoup à l'orthographe *Kiautschou* (V. à cet égard une note de lui : *Die Rechtsschreibung des Namens* « Kiautschou ». *Verhandlungen der Gesellchaft für Erdkunde zu Berlin*, XXV, 1898, n° 1, p. 71). Les Anglais orthographient le nom d'une autre façon : Kiao-tchaou et Kiau-Chow.

d'une mission géologique en Chine et au Japon et d'un long séjour à Shanghaï, un important ouvrage qui contribuait à attirer l'attention de ses compatriotes sur ce pays. Sans pressentir l'intérêt que l'Allemagne devait avoir un jour dans la province de Chan-toung, il signalait déjà l'importance de la situation de Kiao-tchéou et disait notamment que ce devrait être le point d'aboutissement du réseau des voies ferrées qui se construiraient un jour dans la Chine septentrionale.

Il décrit le pays de la manière suivante : « Les parties occidentales et méridionales sont montagneuses et peu cultivées. Il n'y a de culture que dans les plaines; mais de toutes les régions de la Chine, c'est celle où elles sont le plus variées : on y trouve riz, coton, soie, fruits, légumes. L'avenir du pays réside surtout dans les richesses minières de la partie septentrionale. Il y a dans la province de Chan-toung six grands bassins houillers encore à peu près inexploités. On n'en tire (1882) que 200.000 tonnes métriques par an... La population a peu de dispositions pour le commerce. Mais par ses qualités sérieuses, son esprit d'ordre, sa sobriété, son application au travail, elle peut fournir de très bons employés. Elle est très inégalement répartie sur le sol de la province. La densité moyenne est de 10,454 individus par mille allemand carré. La plupart des habitants se sont concentrés dans les plaines où ils cultivent des fruits et des légumes. Les communications par voie d'eau sont défectueuses, c'est à l'aide de chevaux et d'ânes que se fait le commerce avec Pékin et l'importante ville de Wei-Nsien. Mais il se fait par mer un trafic assez important et il existe une vive concurrence entre Kiao-tchéou et Tschifu ».

Depuis 1882 l'attention des Allemands n'a cessé de se porter de ce côté. Un grand nombre de maisons alle-

mandes se sont installées peu à peu dans ces parages (1). Le mouvement des affaires avec la Chine en particulier était déjà considérable lorsqu'un événement inattendu a permis au gouvernement impérial de prendre définitivement pied dans l'Extrême-Orient. Le massacre de deux missionnaires à Yen-tchéou, le 1er novembre 1897 (et combien d'autres ont pourtant versé leur sang sans qu'on ait fait tant de bruit !) a été pour Guillaume II une occasion favorable d'intervenir (2).

La cour de Pékin a eu beau objecter qu'elle ne pouvait être rendue responsable du fanatisme de ses populations soulevées par la propagande de quelques prêtres allemands peut-être trop zélés. Elle a eu beau offrir de réparer autant que possible en punissant sévèrement les coupables. L'Empereur, qui avait son idée, n'a rien voulu entendre. Ce massacre était un si bon prétexte pour s'implanter en Chine ! Il fallait en tirer parti. L'une des phrases prononcées par lui en cette circonstance est d'ailleurs caractéristique : « La Providence a voulu que la nécessité de venger le massacre de nos missionnaires

(1) M. de Brandt qui représenta l'Allemagne de 1876 à 1893 auprès de la cour de Pékin, fut *persona grata* auprès du gouvernement chinois, il fit beaucoup pour le développement du commerce allemand et sut évincer partiellement la France pour la protection des missions catholiques en Chine. Cf. A. Fauvel, *Les Allemands en Chine*, *Correspondant* des 10 et 15 mai 1898 : on trouvera notamment dans ces articles de curieux détails sur les missionnaires allemands au Chantoung. Voy. dans la même *Revue* l'article d'un « ancien diplomate » sur l'Extrême-Orient et les succès allemands, n° du 25 janvier 1898. V. surtout le livre récent de M. René Pinon. *La Chine qui s'ouvre*, Paris, 1900. Cf. Salaun, *A propos des affaires de Chine*, *Annales de l'École libre des sciences politiques*, mars 1899, p. 378.

(2) V. sur le massacre et les circonstances dans lesquelles il s'est produit, un article très précis de la revue *Die katholischen Missionen*, 26 février 1898.

nous amenât à acquérir une place commerciale de première importance ». En protégeant les missionnaires allemands, il a, comme le dit fort bien M. Fauvel, fait en outre un coup de maître, et s'est rallié tout le parti catholique.

L'Allemagne s'est fait céder un important territoire. La cession s'est faite sous forme d'un bail de longue durée dont voici la teneur. « Le gouvernement allemand a le droit d'ériger dans le district qui lui est concédé tous les bâtiments et toutes les constructions qui lui seront utiles et de prendre pour leur protection les mesures nécessaires. Le district concédé comprend tout le bassin intérieur du golfe de Kiao-tchéou jusqu'à la limite des hautes eaux ; en outre, au sud et au nord de l'entrée du golfe d'importantes langues de terre en bordure jusqu'à leur délimitation naturelle par les collines voisines ; enfin, les îles situées à l'intérieur et en face du golfe.

« Le district cédé a une superficie totale de plusieurs mille carrés, il est entouré d'une zone plus grande encerclant le golfe, à l'intérieur de laquelle les Chinois ne pourront, sans l'assentiment des Allemands, prendre aucune mesure ni aucun arrangement. En particulier, aucun empêchement ne pourra être mis aux régularisations de cours d'eau que les Allemands jugeraient nécessaires.

« Pour éviter des conflits qui pourraient nuire à la bonne entente existant entre les deux puissances, le gouvernement chinois fait transport et dévolution au gouvernement allemand pendant toute la durée du bail de tous les droits souverains qu'il possède dans le district cédé ».

C'est un épisode vraiment caractéristique dans l'histoire de l'expansion germanique que l'occupation de ce

port naguère inconnu, aujourd'hui célèbre, qui promet d'être pour l'Allemagne une base d'opération utile dans l'avenir. C'est d'ailleurs un fait singulier et qui se voit pour la première fois, que celui d'une puissance mettant en location une partie de son territoire (1).

L'intervention de l'Allemagne en Chine est d'autant plus digne d'être remarquée, qu'en somme jusqu'à la fin de l'année 1897, sauf le Portugal et l'Angleterre qui possédaient chacun une île, les Européens n'avaient aucune possession définitive sur le sol ferme de la Chine.

C'est l'Allemagne qui a donné l'élan. En mars 1899, à la suite de nouvelles attaques contre des missionnaires, les Allemands n'ont pas hésité à occuper la ville de Yi tchéou, dans l'intérieur de la province, pour affermir leurs prétentions futures.

L'installation de l'Allemagne en Chine a, comme il fallait s'y attendre, ému les autres puissances, en première ligne l'Angleterre et la Russie. Nous y avons pour notre compte attaché beaucoup moins d'importance que ces deux puissances. Quant aux États-Unis ils ne semblent pas avoir vu la chose de mauvais œil. Comme le faisait remarquer le correspondant à New-York de la *Kreuzzeitung*, les intérêts de l'Allemagne et de l'Amérique ne sont pas en opposition. S'il y a quelquefois, aux

(1) Aussi a-t-on été amené à se demander comment se présentait en droit international la location par un État d'une partie de son territoire. V. l'article de Conrad Bornhak, *Der völkerrechtliche Pachtvertrag. Beilage der deutschen Kolonialzeitung*, 3 février 1898. Kiao-Tchéou est un endroit bien choisi et on espère que cette bourgade deviendra un centre très important. Le port est excellent et le climat sain, les habitants se révèlent comme intelligents. V. G. Franzius, *Kiautschou, Deutschlands Erwerbung in Ostasien*, 1898. Cf. K. Kesser, *Deutsch-Kiaotschau*, 1898. *Das deutsche Kiautschou-Gebiet* (avec cartes et tableaux statistiques), Berlin (Dietrich Reimer), 1899.

États-Unis mêmes, des discussions entre Allemands et Yankees, ceux-ci ne témoignent aucune hostilité à la politique de l'Empereur.

La Russie a immédiatement envoyé une escadre à Port-Arthur, soi-disant pour y faire hiverner sa flotte d'Extrême-Orient. L'occupation de ce point est aussi un fait considérable. Pour en apprécier l'importance, il suffit de se rappeler qu'après s'être emparé de ce même port, au cours de la guerre qu'il soutint il y a quelques années contre l'Empire du Milieu, le Japon ne se décida à l'évacuer que devant une sommation formelle du tsar, appuyée de la menace d'une rupture immédiate.

L'occupation de Port-Arthur par les Russes n'a soulevé de résistance ni de la part de la Chine ni de la part de l'Allemagne. Les diplomates chinois qui, ne manquent pas de perspicacité, pensent que la Russie est leur protectrice et leur alliée naturelle. L'occupation de Port-Arthur par les Russes leur apparaît plutôt comme une garantie contre ces projets de démembrement du Céleste Empire qui ont déjà germé dans l'esprit d'autres puissances et dont la réalisation aurait sans doute pour le monde entier de graves conséquences. Les Chinois ont donc, sans protestation sérieuse, laissé les Russes s'établir sur un point de leur territoire.

Les Allemands de leur côté n'ont pas protesté contre les agissements de la Russie. Il semble même que dans toute cette affaire ils aient été d'accord avec cette puissance. Déjà à Simonosaki et à Constantinople la Russie et l'Allemagne s'étaient fort bien entendues, sans se préoccuper beaucoup ni de l'Angleterre ni de la France.

Ce sont les Anglais qui sont certainement les moins satisfaits et leurs sentiments sont difficiles à définir. Ils ont bien commencé par se moquer des excentricités ora-

toires de l'Empereur et de son frère (1). Mais après avoir dépensé des trésors d'esprit à critiquer les discours impériaux (ce qui était peut-être une façon de dissimuler leur dépit), ils n'ont pas tardé à comprendre que ce que Guillaume II avait dit en termes boursouflés était très grave, surtout pour eux.

Il n'était pas nécessaire en effet d'être fort habile à lire entre les lignes, pour tirer du discours de Kiel cette conclusion que c'était beaucoup plus à eux qu'à la Chine que le souverain allemand déclarait la guerre : « Le pouvoir impérial implique le pouvoir sur mer; l'un ne saurait exister sans l'autre ». C'était assez clair. L'Empereur veut une grande flotte et il la veut pour affaiblir la suprématie que depuis cent ans l'Angleterre s'est arrogée sur les mers. Les Anglais tenteront vainement de s'entendre avec la Russie contre l'Allemagne. Les Allemands peuvent avec raison sourire de ce « mariage à l'essai entre l'ours russe et la baleine britannique ». La seconde question d'Orient pourra bien occuper l'Europe pendant un siècle comme la première. C'est l'opinion qu'exprimait M. de Bülow dans un de ses discours au Reichstag. On peut s'attendre à voir l'Angleterre et la Russie proposer chacune de leur côté quelques-uns de ces remèdes héroïques, qui peuvent emporter le malade, mais font, quoi qu'il arrive, la fortune du médecin.

(1) Leurs journaux furent pendant quelques jours remplis de plaisanteries sur ce sujet. Il y en eut même un qui déclara que le futur conquérant de la Chine voulait profiter de la mort de Daudet pour se substituer à Tartarin et jouer à sa place les héros d'épopée comique. D'autres se mirent à paraphraser (elle y prêtait d'ailleurs), la réponse du prince Henri au discours de son frère le 16 décembre 1897 : « Une seule chose m'attire : c'est d'aller annoncer à l'étranger l'Evangile de la personne sacrée de Votre Majesté et de la prêcher à ceux qui veulent comme à ceux qui ne veulent pas entendre ».

C'est visiblement contre les Anglais qu'est dirigée aujourd'hui la politique économique des Allemands. On a prétendu qu'il y avait un marché entre l'Allemagne et l'Angleterre, celle-ci permettant l'occupation de Kiao-tchéou, celle-là garantissant l'Égypte à l'Angleterre. Ce n'est là qu'une pure hypothèse. Guillaume II, malgré le sang qui coule dans ses veines, n'aime pas les Anglais, et il ne craint pas, fort de son amitié avec la Russie, de les menacer au besoin. Le *Nouveau Temps* de Saint-Pétersbourg, journal officieux, a pu écrire ces paroles significatives : « La Russie d'un côté, l'Allemagne de l'autre, ont obtenu de la Chine d'importantes concessions. Nous pouvons avertir le ministre Salisbury, que si l'Angleterre adresse des représentations au gouvernement de Pékin elle trouvera devant elle la Russie, l'Allemagne et la France (1) ».

Aussi les Anglais, si susceptibles, ont-ils prétendu que si lord Salisbury se montrait si tolérant à l'égard de l'Allemagne, c'était pour complaire aux sentiments pacifiques (et trop germaniques, d'après eux) de la reine et de la famille royale.

Depuis cette époque, leurs journaux et revues sont remplis d'articles parfois aigre-doux sur la Chine et l'Extrême-Orient. Les uns ont pour but de montrer la richesse au point de vue économique de cette contrée, les autres font ressortir son importance commerciale, d'autres insistent sur ses ressources minières (2).

« Il est certain, dit l'un d'eux, que la Chine s'ouvre de plus en plus aux peuples de l'Occident, et que de plus en plus elle apparaît comme un immense marché. Il est facile de prévoir dès maintenant que le contact des Européens

(1) Cf. C. Busley, *Der Kampf um den ostasiatischen Handel*, 2e édition, 1898.

(2) V. notamment divers articles du *North China Herald* de Schanghai.

développera forcément la vie économique des populations du céleste Empire, augmentera à la fois la richesse générale et la capacité de consommation de ces 360 millions d'hommes ».

« Que ce contact avec les Européens, dit un autre, n'ait pas d'inconvénients pour les Chinois, c'est ce qu'on ne saurait nier. La Chine est ouverte surtout parce qu'elle a mis la main dans l'engrenage financier des gros emprunts. C'est une chaîne d'or passée à son cou : il pourra lui arriver de la trouver plus lourde qu'une chaîne de fer : les financiers sont souvent des maîtres plus redoutables que les soldats. La Chine est entrée dans cette voie en 1887 par un modeste emprunt. Depuis 4 ans, elle a marché à pas de géant. Elle doit déjà 1 milliard et demi! Que les Chinois s'apprêtent à voir leurs impôts augmenter. Plus la Chine s'ouvrira, plus ils payeront. »

« A nous, s'écrie un troisième, de suivre en Chine la politique qui nous a déjà réussi ailleurs et de tirer parti à notre tour de ce réveil économique de l'Orient, dont jusqu'ici les Anglais ont été les plus habiles à profiter! (1) ».

(1) V. en sens divers, René Pinon, *La Chine qui s'ouvre*, Paris, 1900; Barré, *La Chine entr'ouverte*, *Revue de géographie*, novembre et décembre 1899; Schumacher, *Kiautschou und die ostasiatische Frage*, Berlin, 1898; Marquis de Nadaillac, *La Chine du xxe siècle*, *Correspondant*, 10 et 25 août 1869; Colquhoun, *China in transformation*. V. aussi Raveneau, *La Chine économique* (d'après les rapports de la mission Brenier), *Annales de géographie*, 15 janvier 1899, p. 62; plusieurs articles de la *Revue politique et parlementaire*, 10 avril à 10 novembre 1899; et le résumé d'un article du *Times* donné dans le *Monde économique*, 22 juillet 1899, p. 109. *Cf.* sur le commerce étranger en Chine, un article de M. Bard, *Bulletin de la société de géographie commerciale*, t. XXI (1899), p. 98; et H. Schumacher, *Die Organisation des Fremdhandels* in China, *Jahrbuch für Gesetzgebung* de Schmoller, 1899, II, p. 259.

M. Chamberlain, dans un discours fameux prononcé le 13 mai 1898 à Birmingham et qui a servi longtemps de texte aux commentaires des journaux (commentaires peu bienveillants en général pour ce ministre), a prétendu que les intérêts de l'Allemagne et ceux de l'Angleterre dans la question chinoise étaient identiques. Le *Globe* a répondu que la coopération de l'Allemagne ne pourrait être utile à l'Angleterre que si elle exerçait une pression militaire sur la Russie et la France en Europe. « Mais nos intérêts européens sont bien petits à côté de ceux que nous avons en Asie...! De quel avantage pratique serait pour nous une entente avec l'Allemagne? Il serait impossible à cette puissance de distraire un seul de ses régiments du contingent dont elle a besoin pour sa défense nationale. Tout ce que l'Allemagne pourrait faire pour nous c'est d'exercer une pression sur la France et la Russie. Mais n'oublions pas que dans une alliance offensive et défensive avec l'Allemagne, l'Angleterre serait forcée d'accorder aux navires marchands allemands la même protection qu'aux siens propres; l'Allemagne profiterait ainsi de tous les avantages que l'Angleterre aurait obtenus en mer. Son commerce maritime non seulement ne s'arrêterait pas dans son développement, mais il ne ferait que s'accroître de la situation du moment et bénéficierait considérablement de la mutilation de la puissance maritime de la Russie. Une alliance anglo-allemande profiterait donc beaucoup plus à l'Allemagne qu'à l'Angleterre... » (1).

(1) Parmi les nombreux articles parus en Angleterre sur cette question nous citerons ceux de M. Moreing, *Great Britain's opportunity in China*, *Nineteenth Century*, février 1898, p. 336, et septembre 1898, p. 386. « *A recent busines tour in China* »; celui de Henry Birchenough, vice-président de la chambre de commerce de Macclesfied. *The Expansion of Germany*, *ibid.*, février 1898, p. 182; celui de

En Allemagne les ouvertures de Chamberlain ont été froidement accueillies. Un seul journal allemand, la *Gazette de Cologne*, a discuté avec quelque sérieux l'éventualité d'un rapprochement anglo-allemand. Mais ce journal, tout en ayant l'air de savoir gré à M. Chamberlain de ses sentiments bienveillants s'est montré très tiède. Les autres journaux considèrent tous comme chimérique l'idée d'une action commune de l'Allemagne et de l'Angleterre, et quelques-uns la repoussent très énergiquement. « Les sorties de M. Chamberlain, dit l'un d'eux, ont simplement montré combien avait été

capitaine Younghusband « *England's destiny in China*, *Contemporary Review*, octobre 1898, p. 457; deux autres articles de la même revue, février 1898, p. 193 : « *The problem in the Far East* »; août 1898, p. 153; « *Our futur Empire in the Far East* » ; un article de R. S. York dans la *Fortnightly Review*, juillet 1898, p. 36, sur Wei-Hai-Wei et son importance comparée à celle de Port-Arthur; et dans la même revue, septembre 1897, p. 547, l'article d'Alexis Krausse, *The British record in China*. — Ces articles sont intéressants pour faire connaître l'opinion de l'Angleterre sur l'importance présumée du rôle que l'Allemagne s'attribue dans ces contrées. L'un nous dit que l'Angleterre compte sur l'appui de la France et de la Russie pour maintenir le principe des « portes ouvertes ; » un autre réclame énergiquement la nomination d'un commissaire spécial de l'Angleterre chargé de contrôler le commerce chinois et de veiller à la mise en valeur des richesses minières du pays; d'autres supputent la chance d'un partage éventuel. R. S. Yorke, en particulier, ne se montre pas satisfait de la part faite aux Anglais en Chine. Wei-Hai Wei lui semble tout à fait indigne d'être offert à une grande nation et il insiste pour que de nouvelles réclamations soient faites par le gouvernement britannique. D'après lui les jours de l'empire Chinois comme nation indépendante étant comptés, il faut que l'Angleterre prenne ses précautions et n'attende pas le décès définitif pour prétendre à l'héritage. L'auteur réclame la vallée du Yang-tse-kiang avec la ville de Chusan qui commande l'embouchure du fleuve. — La Chine pourrait vraiment dire comme le personnage de la comédie : « Mais il n'est question que de ma mort là-dedans ! »

dur le coup que la Russie a porté aux espérances anglaises par son traité avec le Japon. Ce traité a bouleversé tous les calculs dans l'Extrême-Orient... C'est en vain que les Anglais cherchent à faire appel aujourd'hui à leur parenté germanique. Mais c'est méconnaître notre politique que de s'imaginer, comme le font ces Messieurs de Birmingham, que, dans l'hypothèse du conflit universel qu'ils nous montrent en perspective, nous lèverions même notre petit doigt en leur faveur. »

Quelle est au juste la portée des arrangements un peu mystérieux survenus récemment à diverses reprises entre l'Allemagne et l'Angleterre? Il est peu probable qu'ils s'étendent à la Chine et aux questions d'Extrême-Orient. C'est ici surtout que l'Allemagne pourrait froisser la Russie, et l'amitié de la Russie paraît un des dogmes de la politique très prudente de Guillaume II (1).

Il est au surplus permis de supposer que l'Allemagne veut se tenir prête pour le cas où l'on tenterait un jour de procéder au partage de l'Empire chinois. Cette éven-

(1) Diplomaticus. *The Anglo-German agreement. Fortnightly Review*, octobre 1898, p. 627. Je ne crois pas, en dépit des rapprochements qui ont pu se produire, à une entente durable entre l'Allemagne et l'Angleterre. Les compétitions économiques et financières suffiraient à brouiller les deux alliés. « Beaucoup d'anciennes raisons sociales anglaises ont été déjà conquises, le mot n'est pas trop fort, par des Allemands.... L'Allemagne prétend se tailler une place dans l'univers moins par les armes que par la conquête pacifique et patiente des différents marchés. Un coup de force comme celui de Kiao-Tchéou n'a d'autre but que de servir de préface à des expéditions d'un autre genre ». Raphaël-Georges Lévy, *Revue des Deux-Mondes*, 15 avril 1898, p. 869.

Suivant quelques personnes il existerait au contraire actuellement entre l'Allemagne, l'Angleterre et les États-Unis une entente complète sur le développement des affaires en Chine, entente surtout dirigée contre la Russie et pleine, pour elle comme pour nous, de menaces.

tualité me paraît moins prochaine que certains l'ont prétendu (1). La Chine se transforme, en effet, peu à peu, et il est probable qu'elle finira par s'ouvrir à la civilisation et aux idées de la vieille Europe (2).

Depuis quelques années, elle envoie en Allemagne un nombre toujours grossissant de jeunes gens qui viennent s'y instruire, et avec cette facilité d'assimilation qui est une des aptitudes principales de la race jaune, y acquièrent les connaissances propres à leur permettre

(1) D'après les *Novosti*, l'Empire chinois est destiné à être partagé. « C'est là une éventualité inévitable. La sagesse politique exige que cette évolution soit régularisée; c'est ce que l'Allemagne et la Russie travaillent à faire ». A quoi l'américain J.-H. Wilson répond dans la *North American Review* (février 1898), que les intérêts américains dans le Céleste Empire exigent le maintien du *statu quo*. L'Amérique, ajoute-t-il, est par mer la plus proche voisine de la Chine. Le commerce de nos nationaux est fort important dans ce pays. Nous entendons nous opposer par tous les moyens à un partage dont nous serions les premiers à souffrir. Un autre américain, Boulger, dans un article de la même revue (mars 1899) croit le partage inévitable. Cf. les articles de P. Leroy-Beaulieu, *Revue des Deux-Mondes*, 1er janvier, 1er février et 1er septembre 1899. V. aussi l'article de M. Brenier « L'illusion jaune », dans la nouvelle *Revue illustrée d'Extrême-Orient*, 15 novembre 1899.

(2) « Avant qu'il se soit écoulé un demi-siècle, disait naguère Li-Hung-Tchang, vice-roi du Petchili, la Chine sera couverte de chemins de fer comme d'un filet. Ses immenses ressources minérales seront développées : elle possédera, dans un grand nombre de localités des hauts-fourneaux et des forges ; il se peut qu'elle arrive à produire pour l'univers entier. C'est là pour moi une des questions les plus sérieuses qui doit préoccuper les peuples de l'Europe. Les Chinois se montrent aussi habiles et intelligents qu'aucun autre peuple du monde. Ce sont, à l'occasion, de rudes travailleurs pouvant vivre à meilleur marché que les ouvriers européens. Aussi lorsque notre pays couvert de chemins de fer tournera son activité vers la fourniture des marchés du monde, je crois qu'il pourra les fournir mieux et à meilleur compte que les autres peuples. » Cf. *Les mines et la métallurgie en Chine*, *Revue illustrée d'Extrême-Orient*, 15 novembre 1899.

d'utiliser les moyens de production que les fabricants et les capitalistes allemands mettent volontiers à leur disposition (1).

Les Allemands sont pour la plupart persuadés que les craintes que l'on fonde sur le développement industriel de l'empire du Milieu sont en grande partie chimériques. Ils savent bien que le principal obstacle aux importations dans ce pays, comme le fait justement remarquer notre consul général, M. de Bezaure (2), consiste non dans la concurrence de produits similaires indigènes, mais dans la pauvreté des consommateurs, dans l'absence d'épargne et de capitaux, dans l'état rudimentaire et anarchique du crédit et du système monétaire. Aussi les Allemands ne voient pas d'un œil inquiet la transfor-

(1) La *Gazette de Voss* donnait, il y a quelques mois, d'intéressants détails sur le projet de création d'une banque allemande au Japon. Cette question a été soumise à une assemblée de négociants allemands tenue le 24 novembre 1897 au club allemand de Yokohama, sous la présidence du baron de Treutler, chargé d'affaires de l'Allemagne à Tokio. L'économiste Stöpel, qui se livre depuis trois ans à des études approfondies sur la situation économique du Japon, y a prononcé un important discours pour démontrer que le moment était tout à fait opportun pour fonder une banque. L'importance du mouvement d'affaires de l'Allemagne avec le Japon, qui a décuplé depuis trente ans, promet à cette banque un succès considérable. Elle sera pour les maisons allemandes du Japon et de la Chine, obligées jusqu'ici de s'adresser à des banques anglaises, un précieux appui. Stöpel, *Über japanisches Bankwesen und Deutschlands Anteil am Welthandel*, 1898. Cf. un article du *Journal du Board of Trade* (mai 1899, p. 521) : *The Trade of China in 1898*. Il y avait en Chine en 1898, 1043 allemands avec 107 maisons de commerce ; l'Allemagne est, dès maintenant, après l'Angleterre et les États-Unis, la nation la plus fortement représentée dans l'Extrême-Orient. Adde, *Sur les progrès inquiétants de l'Allemagne en Orient* un article de M. C. de Madou, *Monde économique*, 17 juin 1899, p. 755.

(2) *Moniteur officiel du commerce*, 30 juin 1898, p. 810.

mation industrielle de la Chine qui doit augmenter la puissance générale d'achat de ce pays. Ils ne sont pas gens à se laisser détourner par des craintes lointaines et spéculatives du gain positif et prochain qui s'offre à eux (1).

La politique actuelle de l'Allemagne s'explique suffisamment par des motifs essentiellement pratiques et immédiats pour qu'il soit inutile de lui prêter l'intention de pousser à la dislocation du Céleste Empire. De même que le but principal de l'intrusion des peuples européens en Chine a été le désir de trouver de nouveaux marchés, de même le but fondamental de l'occupation de Kiao-tchéou est de trouver un nouveau point sur lequel le commerce allemand pourra se greffer, et de favoriser, comme l'a déclaré le gouvernement impérial, « le développement pacifique des affaires dans l'Asie orientale (2) ».

La commision du budget du Reichstag a voté à l'unanimité le crédit demandé par l'organisation de la nouvelle colonie (8.500.000 marcs). Plusieurs grandes maisons de commerce allemandes ont acheté de vastes terrains. La jeune colonie publie déjà un journal : *Die Deutsch-asiatische Warte*. Une autre revue allemande *Ostasien*, dirigée par un Japonais, M. Kisak Tamai, est spécialement consacrée à l'Extrême-Orient. On a fait de Kiao-tchéou, dès le 2 septembre 1898, un port franc. Les travaux d'amélioration de ce port, qui est paraît-il excellent (3), se pour-

(1) With. H. Andrae, *Die friedliche Eroberung China.*, *Gegenwart* t. 56 (1899), p. 257. Il y avait déjà au 1er juillet 1899, 24 maisons de commerce allemandes installées à Kiaotcheou.

(2) V. Maurice de Coppet. *L'action économique des puissances en Chine, Annales des sciences politiques*, janvier 1900, p. 65.

(3) « De toutes les parties du nord de la Chine, écrivait récemment l'*Ostasiatische Loyd* de Schanghaï (n° du 2 septembre 1899) Kiao-

suivent avec activité, une locomotive fonctionne, une partie du matériel roulant est réunie et le plus grand nombre des machines des ateliers sont prêtes à fonctionner. On vient d'y adjoindre un barcasse, une grue flottante de 75 tonnes et deux gabarres à soupape. La carrière de pierres située au bord du bassin est ouverte; une partie des ponts sur les cours d'eau de la plaine est achevée, on a commencé la construction d'un débarcadère à Wormans Island. Un phare va être construit. Les rues vont être éclairées à l'électricité, on agrandit déjà les écoles : les hauts dignitaires chinois ont été rappelés énergiquement à leur devoir, la tranquillité est aujourd'hui complète dans la contrée (1).

Il s'est forme à Berlin, en octobre 1899, sous les auspices de la *Discontogesselschaft*, une société au capital de 12 millions de marcs, qui sous le nom de *Schantung-Bergbaugesellschaft* se propose essentiellement la mise en valeur de la nouvelle colonie et des mines du voisinage. Il y a aussi une *Schantung-Eisenbahngesellschaft*. Il existe en outre, depuis le 14 janvier 1899, une *deutsche-ostasiatische Handels-gesellschaft*, plus modeste (au capital de 395.000 marcs), qui se propose surtout de

tchéou est la plus importante au point de vue stratégique, et surtout c'est la principale porte économique ouverte sur l'empire chinois. « Il ne faut pas prêter l'oreille aux tentatives malveillantes de dépréciations des Anglais »

(1) *Denkschrift betreffend die Entwicklung des Kiautschau-Gebietes in der Zeit von Oktober 1898 bis Oktober 1899*. Cf. *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er décembre 1899, p. 435-437

V. aussi *Journal du Board of trade* février, 1899 p. 158 : *The development of Kio-Chow*, et *Geschäftliche Aufgaben für das deutsche Kapital in Kiau-tschou. Export*. 7 septembre 1899, p. 442. Les Allemands ont déjà organisé une scierie, deux grandes tuileries, une laiterie, une fabrique d'eau de Seltz *Schantungs Verkehrsadern und Verkehrsmittel, ibid*, 17 et 24 avril 1899, p. 401 et 417 (avec une carte).

favoriser l'installation de maisons de commerce allemandes dans l'Extrême-Orient (1).

Guillaume II, quelle que soit la couleur idéale et religieuse qu'il sait donner à ses allocutions (2), est plutôt dans ses actes le disciple de Bismarck.

« Les points fondamentaux de l'entente entre l'Allemagne et la Chine, disait la *Gazette de l'Allemagne du Nord*, répandent une pleine clarté sur les tendances de la politique allemande dans l'Extrême-Orient, qui sont exemptes de toute violence. Ce n'est pas en conquérant que l'Empire allemand cherche à s'installer sur le territoire chinois; c'est comme un coopérateur pacifique, travaillant à un développement prospère de la situation, qu'il fera usage des droits que le gouvernement chinois a voulu lui accorder dans un esprit de sage prévenance. Il s'agit d'exercer sans encombre des droits conférés par un traité, pour lequel nous demandons le respect dont

(1) Sur « les tâches de l'Allemagne en Chine » V. un article de l'*Ostasiatische Lloyd* du 25 novembre 1899. L'auteur croit que le Japon, l'Angleterre et les Etats-Unis, marchent d'accord dans leur politique à l'égard de la Chine. Unis d'abord contre la France et la Russie, ces trois pays combattent aussi l'influence économique allemande qui s'accroît sensiblement dans la région de Yang-tse-Kiang. L'Allemagne doit donc faire sentir aux Chinois la nécessité de son appui.

(2) Les journaux allemands ont reproduit, en janvier et février 1898, divers interviews avec Mgr Anzer, évêque du Chan-toung méridional, originaire du Palatinat, qui, étant alors en Allemagne, se déclara partisan d'une intervention énergique du gouvernement dans cette région. Il rapporta même d'une entrevue avec Léon XIII, l'assurance que ce dernier avait approuvé de tout cœur l'expédition de Kiao-tchéou. Le député Lieber, un des chef du centre, a soutenu, de son côté, au Reichstag que l'Allemagne, par opposition à l'Angleterre qui n'avait en tête que des idées mercantiles, poursuivait un but idéal et religieux. Cf. sur le revirement du « Centre » les très intéressants détails donnés par M. Pinon, dans *La Chine qui s'ouvre*, p. 110-112.

nous faisons preuve nous-mêmes vis-à-vis des droits des autres nations.

« Ayant placé la protection des missions chrétiennes, dans la province de Chan-toung, sur de meilleures bases, et ayant en même temps acquis un point d'appui territorial qui nous aidera à protéger nos intérêts commerciaux, nous sommes maintenant sûrs de posséder dans les vastes régions de l'Extrême-Orient ce que nous pouvons revendiquer sans être outrecuidants, ce à quoi nous ne pouvons renoncer sans nous déprécier nous-mêmes : *Une place au soleil!* »

C'est sur les avantages d'ordre commercial que s'est porté depuis deux ans l'effort des Allemands. La question chinoise est même devenue dans une large mesure une question de chemins de fer. Les Allemands font de grands efforts pour obtenir la concession de quelques-unes des lignes nouvelles qu'on projette et qui sillonneront dans un avenir prochain les contrées les plus riches du Céleste Empire. Des sociétés allemandes se sont constituées. Elles disposent actuellement d'un capital de 100 à 120 millions de marcs. Elles ont déjà obtenu d'importantes concessions dans la province de Chantoung (1).

(1) On pourra consulter sur la question des chemins de fer en Chine un article de M. Regelsperger, *Revue de géographie*, septembre 1898, p. 202 ; plusieurs articles de M. A. Fauvel, *Bulletin de la société de géographie commerciale*, 1898, nos 7, 8, 9, p. 375 ; *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er août 1898, p. 413 ; *Correspondant* des 10 et 25 mai 1898 ; *Revue politique et parlementaire*, 10 septembre 1899, p. 453 ; et un article de Pierre Leroy-Beaulieu, *Économiste français*, 17 septembre 1898. V. aussi la revue *Export*, 1er septembre 1898, p. 437. La construction de la principale ligne allemande, d'après une récente étude du baron de Richthofen dans la *Kölnische Volkszeitung*, sera en somme facile. V. toutefois sur certaines difficultés auxquelles se heurtent les Allemands, les articles de M. Jean de Marcillac;

Les Allemands s'occupent beaucoup aussi des richesses minières de la provinre de Chan-toung et spécialement des alentours de Kiao-tchéou.

Ils ont, comme nous l'avons vu, envoyé une importante mission d'étude dans cette région. Le géologue Ernest de Hesse-Wartegg a publié, à la suite d'un voyage particulier, une description des mines de la province de Chan-toung. Il a rapporté des spécimens de charbon qui ont fait l'objet d'analyses et de rapports très favorables (1).

On a aussi organisé de nouveaux services de bateaux à vapeur et de nouvelles communications postales.

Le 17 juin 1898 un traité est intervenu avec le *Norddeutscher Lloyd* de Brême pour subventionner les bateaux-

Questions diplomatiques et coloniales, 1er et 15 juillet 1899, et celui de M. Fauvel, *ibid.*, 15 déc. 1899, p. 459.

(1) Hesse-Wartegg, *Schantung und Deutsch-China*, Berlin, 1898. V. sur l'importance des mines de charbon en Chine, *Foreign office*, *Annual series*, août 1878, n° 474, p. 21, et l'article de E. Tieffen, *Deutsche Kolonialzeitung*, 28 juillet 1898, avec une carte des plus instructives. Un certain nombre d'ouvriers mineurs de la vallée de la Ruhr sont déjà partis pour Kiao-tchéou avec le directeur d'une mine de la Prusse rhénane qui doit diriger là-bas une exploitation.

Un récent rapport de M. J. G. H. Glass, résumé dans la *Zeitschrift für Socialwissenschaft*, (janvier 1900, p. 71), déclare que la richesse de la Chine en houille (principalement dans les provinces de Shan-siet de Honan) est prodigieuse. V. aussi *The Coalfields and Iron Ore deposits of China*, dans la revue *The Colliery Guardian*, 8 déc. 1899, p. 1081). Or, les Allemands viennent d'obtenir l'autorisation de créer un réseau circulaire contournant le massif central de la province Chan-toung pour exploiter les importants charbonnages et mines de fer qu'ils ont acquis et dont on veut assurer les produits à Kiao-tchéou. On doit prolonger ces lignes jusqu'à Tsi-nan-fou près du fleuve Jaune; l'Allemagne s'est probablement réservée de pénétrer plus avant encore vers l'ouest dans le bassin du Hoangho, et vers le nord du côté de Tientsin.

poste à destination de l'Extrême-Orient et de l'Australie et on a l'intention d'établir un service régulier de bateaux à vapeur entre Hong-Kong et Seattle-Washington, *via* Yokohama à partir du 11 janvier 1899 et pour une durée de 15 ans (1).

De son côté, la *Hamburg-Amerika-Linie*, pour faciliter les rapports de l'Allemagne avec l'Extrême-Orient, a créé un service mensuel régulier entre Hambourg et Pinang, Singapour, Hong-Kong, Shanghaï, Yokohama, Hiogo, avec de nouveaux bateaux de première classe d'une capacité de plus de 8.000 tonnes et filant 12 nœuds à l'heure. Le nouveau service a commencé le 25 janvier 1898 avec le bateau *Andalousia*. On parle déjà de construire d'autres navires marchant un peu plus vite. Le *Deutsches Exportbureau* établi à Berlin (*Hallesches Ufer* 35) se préoccupe de faciliter aux maisons allemandes l'installation de comptoirs soit à Kiao-tchéou, soit à l'intérieur des terres. La maison Kieckmers vient de faire construire sur ses chantiers de Geestemünde six vapeurs destinés au cabotage sur les côtes chinoises. Ces bâtiments doivent être plus rapides que tous les autres bateaux naviguant actuellement dans ces parages, et leurs plans sont établis de manière qu'ils puissent transporter, outre la cargaison, des passagers pour lesquels ont été aménagées des cabines confortables (2).

Actuellement une escadre peut, de Kiao-tchéou, à raison d'une vitesse de 16 nœuds, atteindre en dix-sept heures l'entrée du golfe de Petchili, en vingt-cinq heures l'embouchure du Peiho devant Tientsin, en vingt-trois

(1) *New subsidized Steamship service between Germany and East Asia*, *Journal du Board of Trade*, octobre 1899, p. 418.

(2) Sur le cabotage allemand en Chine, V. *Ostasiatische Lloyd*, 2 décembre 1899.

heures le port Tschemulpo dans la Corée, en trente heures le détroit de Corée et l'extrémité méridionale du Japon.

Les Allemands sont en somme, et ont le comprend, très satisfaits de la façon dont tout s'est terminé. Ils voient dès maintenant, et avec raison, dans leur acquisition nouvelle un supplément de prestige pour leur pays en même temps qu'un pas de plus dans la voie de la politique commerciale universelle (*Welthandelspolitik*) à laquelle ils aspirent (1).

« Ces peuples orientaux, jadis fermés à la civilisation, lit-on dant le dernier rapport de la chambre de commerce de Stuttgart (p. 11), sont aujourd'hui forcés de sortir de leur isolement, et d'entrer dans le commerce du monde. Nous traversons une période de grandes transformations commerciales. Si l'Empire allemand restait à l'écart de ce mouvement, il serait vite dépassé et affaibli, non seulement dans sa situation industrielle, mais aussi dans sa situation politique et militaire. « C'est une politique mondiale (*Erdballpolitik*) qui est le meilleur moyen de combattre la politique oppressive et étroite de certains agitateurs à courte vue (2) ».

(1) Schulze-Gævernitz, dans les articles que nous avons précédemment cités (*Die Nation*, 5 et 12 mars 1898), supplie la diplomatie de son pays de « s'imprégner de l'esprit commercial ».

(2) Nous citerons parmi les livres ou articles s'occupant du développement économique de la Chine : M. von Brandt, *Die politische und kommerzielle Entwicklung Ostasiens*, 1898; H. v. Bülow, *Der deutsche Besitz von Schantung*, Leipzig, 1898; F. v. Richthofen, *Schantung und seine Eingangpsforte Kiautschau*, Berlin, 1898; E. v. Hesse-Wartegg. *China und Japan*, 1898. On pourra consulter aussi sur l'ouverture de la Chine aux Européens plusieurs articles de Pierre Leroy-Beaulieu (*Économiste français*, 10 et 17 septembre 1898, p. 341 et 373); et *Revue des Deux-Mondes*; 15 nov. 1898, 1er janvier, 1er mai et 1er septembre 1899, le *Moniteur officiel du commerce* des 22 et 29 septembre 1898; le Journal du *Board of Trade* d'août 1878, p. 140, et un rapport du *Foreign office*, *Annual series* 1898, n° 2145 (sur

Des esprits chagrins disent bien que cette entreprise coloniale est un nouveau moyen de détourner l'attention de la crise agraire et des difficultés intérieures ; mais en somme l'immense majorité de la nation a accueilli avec enthousiasme ces paroles de l'Empereur : « C'est notre devoir de soutenir la nouvelle Hanse teutonique ; à la puissance militaire de l'Empire doit correspondre une puissance maritime ; toutes deux se soutiennent si bien que l'une ne pourrait se maintenir sans l'autre (*Reichsgewalt bedeutet Seegewalt und Seegewalt und Reichsgewalt bedingen sich gegenseitig so, dass die eine ohne die andere nicht bestehen kann*).

Le prince Henri vient d'être reçu (février 1900), à son retour avec une pompe exceptionnelle, par l'Empereur entouré du Chancelier, des ministres, et de tous les hauts dignitaires de l'Empire. Il doit retourner en Chine au mois de juin et y fonder une nouvelle colonie à sept milles de Kiao-tchéou dans une contrée très fertile.

C'est surtout, en définive, le rêve de mettre la Chine en commandite sans les frais d'une conquête, comme le dit très bien M. Marcel Dubois, qui paraît hanter les cerveaux allemands. « Qu'on nous donne les rênes de l'administration des transports de plusieurs provinces, et nous n'aurons nul besoin de les conquérir : telle est peut-être au fond la devise allemande... C'est une diplomatie coloniale toute nouvelle dont nous ferons bien de surveiller les débuts.

« Nous sommes au temps, où, grâce à la facilité des

l'importance commerciale de Kiao-tchéou). V. aussi deux articles du *Handels-Museum*, 9 juin 1898, p. 295 et 28 juillet 1898, p. 379 (sur les progrès de l'exportation d'objets allemands en Chine), ainsi que le rapport du consul général de Schanghaï, *Handels-Museum* 29 septembre 1898, p. 725, et celui du consul d'Autriche de cette même ville, *ibid.*, 9 juin 1898, p. 403.

combinaisons d'affaires internationales, on peut graduellement confisquer par des artifices financiers l'indépendance économique d'un peuple, asservir l'activité agricole, industrielle, intellectuelle d'une nation dont on révère même officiellement la liberté. C'est tout simplement l'économie d'une guerre pour le peuple de commerce envahissant. »

Les Chinois embauchés pour les exploitations de leurs admirables mines de houille, pour la construction de leurs voies ferrées, pourront méditer le *Sic vos non vobis*... On peut prévoir que l'occupation de Kiao-tchéou par l'Allemagne sera une nouvelle application de ce mode nouveau de colonisation, « économique, sommaire, purement mercantile, qui, par l'absence des scrupules et l'ampleur des bénéfices, rappelle, sous des dehors différents, de forts vilains souvenirs du passé colonial. Soyons vigilants et n'oublions pas que la politique allemande excelle à cacher derrière une invocation héroïque à Odin ou Arminius les préparatifs d'un *consortium* financier (1) ».

« L'Allemagne, dernière venue des puissances européennes dans les mers de Chine, écrivait de son côté M. de Lanessan, s'y est taillé un domaine matériel et s'y est créé une influence morale d'une valeur égale si-

(1) *Questions diplomatiques coloniales*, 1er janvier 1898. La Chine est aujourd'hui dans une situation qui présente quelque analogie avec celle de la Turquie. Pour l'instant il s'agit surtout de dominer à Pékin par l'influence politique et économique. Cette influence, la Russie la possédait avec Li-Hung-Chang au pouvoir, l'Angleterre avait tenté de la reprendre avec son successeur. La dernière révolution paraît devoir rendre une certaine influence au premier de ces personnages en attendant qu'il en survienne une autre. Nous ne pouvons nous défendre de quelque inquiétude en présence de la rapidité des évolutions de la politique chinoise.

non supérieure à notre domaine et à notre influence. La surface des terres où flotte son pavillon n'est pas considérable, il est vrai, mais ces terres sont fort bien placées au cœur des mers chinoises et japonaises. De la baie de Kiao-tchéou l'influence germanique s'étendra rapidement jusqu'au centre de la Chine, surtout si, comme il est probable, le gouvernement de Berlin met plus ou moins directement sa main dans les chemins de fer dont la Chine est en train d'autoriser la construction un peu partout, à travers ses immenses territoires (1). »

Cet épisode nouveau de l'expansion de l'Allemagne dans les pays d'outre-mer doit nous inspirer d'utiles réflexions. Nous devons admirer une fois de plus les sacrifices qu'elle s'impose pour favoriser son extension au dehors, comme aussi l'énergie qu'elle déploie pour protéger ses nationaux à l'étranger (2).

L'Allemagne a aussi de graves difficultés intérieures, mais ces difficultés ne l'absorbent pas tout entière; elle pense à l'extérieur, elle a la sagesse et la prévoyonce de comprendre que dans notre période de compétitions, aiguës et de luttes pour l'existence, l'expatriation, en élargissant en quelque sorte le territoire national, est un moyen partiel de résoudre quelques-unes des questions économiques et sociales de l'heure présente.

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er août 1898, p. 387.

(2) La statistique du mouvement des navires 1897 dans les ports chinois indiquait déjà 1858 navires allemands (jaugeant 1.658.094 tonnés) contre 464 navires français (jaugeant 123.122 tonnes) et depuis cette époque l'écart a encore beaucoup grandi. Sur l'utilité qu'il y aurait pour nous à nous occuper un peu plus de la Chine, V. Maurice Courant, *Revue internationale de l'enseignement*, 15 novembre 1899, p. 397.

APPENDICE IV

SUR LES RELATIONS COMMERCIALES DE L'ALLEMAGNE AVEC LES ÉTATS-UNIS.

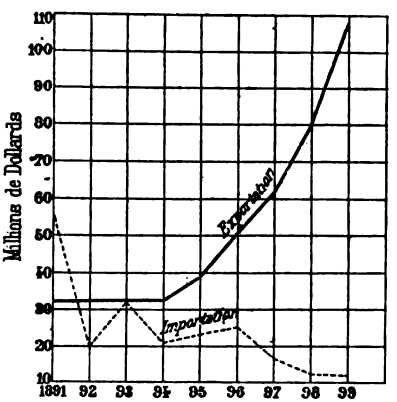
Lorsqu'on étudie l'essor industriel et commercial du peuple allemand, on est frappé de l'importance que prennent aujourd'hui les rapports commerciaux entre l'Allemagne et les Etats-Unis. « L'industrie américaine, avec sa puissance énorme de production est la rivale la plus redoutable pour l'Allemagne. L'industrie américaiue prend actuellement l'offensive et cherche à opprimer le marché européen. Aussi pensons-nous qu'il ne sera pas inutile de donner ici, d'après les travaux les plus récents, notamment un article de M. Ferdinand Svendsen paru dans la *Nation* du 27 août 1898, un aperçu de la situation commerciale de la grande république américaine.

Les États-Unis nous apparaissent aujourd'hui comme le premier pays exportateur du monde, aussi bien au point de vue de la quantité, qu'au point de vue de la valeur. Ils ont dépassé notablemenl l'Angleterre. Même sans tenir compte des métaux précieux, l'exportation a atteint pendant l'année 1897-98, le chiffre de 1.231.311.868 dollars (près de 6 milliards et demi de francs). En ajoutant l'argent, on arrive au chiffre de 1.786.400.000 dollars.

L'exportation a surpassé de 180 millions de dollars celle de l'année financière antérieure, qui était déjà supérieure à toutes les précédentes.

L'importation au contraire a été très faible. Elle n'a atteint (déduction faite des métaux précieux) que 616.052.844 dollars. Il faut remonter jusqu'à l'année 1884-85 pour trouver un chiffre d'importation inférieur à celui-là. Dans les trois années 1890-1893, c'est-à-dire pendant le temps où le bill Mac-Kinley était en vigueur, l'importation surpassait les chiffres actuels de 200 millions de dollars environ.

L'exportation américaine est donc aujourd'hui presque double de l'importation. C'est un fait sans précédent dans l'histoire économique du monde. Aux États-Unis mêmes la situation était jadis bien différente. Dans la période qui s'est écoulée de 1791 à 1876, l'exportation n'a surpassé que 16 fois l'importation. C'est depuis 1876 que, sauf pour trois années (1887-88, 1888-89, 1892-93), les exportations l'emportent décidément sur les importations (1). Le graphique ci-contre donne une idée du mouvement économique aux États-Unis :



(1) En dépit de ce progrès considérable de leur exportation, les Etats-Unis voient leur marine marchande décliner de jour en jour. En

Mais il importe de remarquer qu'en dépit de cette progression étonnante des exportations en général, il y a diminution dans l'exportation des produits agricoles; ceux-ci ne forment plus que 71 0/0 du chiffre total au lieu de 72, 74, 78 et même 82 et 83 0/0 dans les exercices précedents. C'est surtout l'exportation des produits manufacturés qui a augmenté; c'est la preuve indéniable du développement extraordinaire de l'industrie américaine (1).

Il est intéressant aussi de se demander vers quels pays se dirigent les produits américains. Les États-Unis n'exportaient en Afrique, il y a dix ans, que pour 3 millions de dollars. Ils y en ont envoyé en 1897-98 pour 17.

1860 plus de 66 0/0 des marchandises américaines étaient transportées sur des navires américains, et c'est tout au plus s'il y en a maintenant 10 0/0. Du 1er juillet 1898 au 1er juillet 1899, nous apprend un de nos dernier rapports consulaires, le chiffre total du commerce extérieur des Etats-Unis s'est élevé à 9 milliards 506 millions (contre 9 milliards 140 millions en 1897-98 et 8 milliards 998 millions en 1896-97). Plus de 500 millions ont été gagnés en deux ans sur le chiffre des échanges. Et cet accroissement est d'autant plus remarquable que l'importation n'y entre pour rien. C'est l'exportation seule qui y contribue. L'importation est au contraire en voie de diminution. Les Etats-Unis aspirent à s'affranchir de la dépendance industrielle de l'Europe et fabriquent maintenant un grand nombres d'articles qu'ils lui achetaient autrefois. Cf. sur le développement du commerce d'importation américain, *Handels-Museum*, 6 avril 1899, p. 163.

(1) Cf. *American competition in Europe*. Journal du *Board of Trade*, mars 1898, p. 281. *Der Wettbewerb der Vereinigten Staaten von Nordamerika mit Europa, Export*, 24 février 1898, p. 97. *Preussiche Jahrbücher*, décembre 1898. Rapport de M. Valetz, gérant du consulat de Brême, *Moniteur officiel du commerce*, 30 nov. 1899, p. 812. Mulhall, *Cinq années de progrès américain*. *North American Review*, octobre 1899. Tolomiant, *Le développement économique des États-Unis et de l'Europe* en 1898. *Humanité nouvelle*, 10 novembre 1899, p. 572. A lire aussi, l'*Expansion américaine*, Grande Revue, 1er octobre 1899.

Au Japon, les chiffres ont passé de 4 millions à 21, en Chine de 4 millions et demi à 10 millions. En Autriche les importations américaines ont décuplé; en Belgique elles passent de 10 millions de dollars à 47; en Danemark de 3 millions à 12, aux Pays-Bas de 16 à 65, en France de 40 à 100, en Angleterre de 362 à 540 (1). Pour l'Allemagne enfin les chiffres sont de 150 millions de dollars au lieu de 56 et demi (2).

Le tableau suivant donnera une idée du mouvement d'affaires de l'Allemagne avec les Etats-Unis :

	Exportation des Etats-Unis en Allemagne.		Importation allemande aux Etats-Unis	
	en millions de marcs	0/0 de l'importation	en millions de marcs	0/0 de l'exportation allemande
1893 ..	458,1	11,1	354,3	10,9
1894...	532,9	12,4	271,1	8,9
1895...	511,7	12,1	368,7	10,8
1896 ..	584,4	12,8	383,7	10,2
1897...	658,0	13,5	397,5	10,5
1898 ..	877,2		334,6	

(1) Sur l'invasion du marché du monde par les produits américains, v. l'ouvrage de M. Fred. Emory, chef du bureau du commerce extérieur à Washington, « *Commercial Relations of the United States* », 1898. Sur les finances des Etats-Unis, v. Raphaël-Georges Lévy, *Revue des Deux-Mondes*, 1er août 1898.

(2) *Der Aussenhandel der Vereinigten Staaten. Jahrbücher für Nationaloekonomie*, t. 16 (1898), p. 233, t. 17 (1899), p. 502; Cf. Fisk, *Die handelspolitischen und sonstigen Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten*, 1897. F. Sartorius von Waltershausen, *Deutschland und die Handelspolitik der Vereinigten Staaten von Amerika*, Berlin, 1898. Walther Borgius, *Deutschland und die Vereinighen Staaten*, 1899. — V. aussi *Deutsch-amerikanischer Handel von 1890-98. Deutsche Industrie Zeitung*, 15, 22 février et 8 mars 1899; *Deutsche amerikanische Handelsbeziehungen, Handels-Museum*, 5 janvier, 16 février et 21 septembre 1899, p. 6, 77 et 450 et *Moniteur officiel du commerce*, 22 février 1900, p. 282 et 293.

« L'année 1898, lit-on dans l'*Economiste français* du 15 octobre 1898, a été une mémorable année dans l'histoire des États-Unis. Aux succès militaires de la guerre hispano-américaine on doit ajouter les progrès commerciaux les plus amples... En attendant le brillant avenir que les Américains espèrent et qui sera peut-être d'une réalisation plus laborieuse qu'ils ne le pensent, leur situation économique est brillante et ce n'est pas sans une grande satisfaction que le président Hendrix, de l'*american Banker's association* à Denver, déclarait qu'il n'y avait jamais eu tant de compensations, tant de dépôts et tant d'or dans les banques que pendant les six premiers mois de 1898. Jamais les chemins de fer n'ont tant transporté de marchandises. Les derniers six mois de 1897 et la première moitié de 1898 forment une période très favorisée » (1).

L'année 1899 est meilleure encore. La production métallurgique en particulier s'accroît avec rapidité. D'après la revue *Stahl und Eisen* (15 août 1899, p. 795) elle a été pendant le 1er semestre 1899 de 6.259.253 tonnes (au lieu de 5.846.555 pendant le 1er semestre 1898 et de 5.814.263 pendant le 1er semestre 1897) (2).

« L'industrie du fer et de l'acier nous dit un de nos consuls, traverse une période de prospérité sans précédent depuis le fameux « boom » du fer de 1779-1880 » (3).

(1) Cf. G. François, *Les Banques aux Etats-Unis*, *Journal des Economistes*, 15 nov. 1899, p. 225.

(2) C'est en termes d'un véritable lyrisme que les journaux américains récapitulent en ce moment les résultats économiques de 1899, et exposent la situation dans laquelle l'année qui vient de finir laisse leur pays (V. un article de Pierre Leroy-Beaulieu, *Economiste français*, 20 janvier 1900, p. 69).

(3) Rapport de M. Velter. *Moniteur officiel du commerce*, 14 décembre 1899, p. 919.

On ne saurait prévoir ce que sera dans l'avenir la balance du commerce aux État-Unis. L'écart formidable entre l'importation et l'exportation ne pourra certainement se maintenir longtemps (1).

Il est dû, pour une bonne partie à la politique commerciale suivie par les Américains (2). Aussi en présence de cet état de choses les chambres de commerce prussiennes ont-elles institué une enquête dont les résultats ont été récemment publiés. Elles estiment qu'une guerre de tarifs serait plus nuisible qu'utile à l'Allemagne. « L'opinion générale, dit le rapporteur, est qu'une rupture serait désastreuse pour les deux pays. Les expériences faites avec la Russie et l'Espagne le prouvent. Il ne faut pas prendre à la lettres les récriminations, faciles à comprendre, des maisons d'importation. Il faut reconnaître que même avec les nouveaux droits le commerce allemand d'exportation fait encore des bénéfices. Une rupture complète nous ferait perdre sans rémission le marché américain au profit de l'Angleterre et de la France. L'industrie américaine serait en outre amenée à prendre un nouvel essor, elle créerait des fabriques qui porteraient le coup de grâce aux produits similaires allemands (3). »

Un autre rapport, présenté à la chambre de commerce de Stuttgart, résume d'une façon assez nette les conséquences que la politique américaine ne peut manquer d'avoir pour l'industrie allemande (4).

(1) V. les observations de la Chambre de commerce française de New-York. *Moniteur officiel du commerce*, 18 janvier 1900, p. 79.

(2) V. à cet égard, Taussig. *The tariff history of the United States*, 4e édit., 1898, p. 327. Cf. W. Borgius, *Deutschland und die Vereinigten Staaten*, p. 1-24.

(3) Cf. le rapport de M. Boutiron, chargé d'affaires à Berlin, *Moniteur officiel du commerce*, 6 octobre 1898, p. 417.

(4) *Jahresbericht der Handels-und Gewerbekammer in Stuttgart für* 1897, p. 138.

« Le nouveau tarif américain, dit-il, se distingue avant tout par des inégalités flagrantes entre les droits dont les Américains frappent les produits européens et ceux dont les Européens frappent les produits américains. Pour les harmoniums par exemple, les droits d'entrée sont en Amérique de 385 marcs, contre 74 d'après notre tarif allemand. Pour les meubles, les droits sont de 30 à 35 0/0 de la valeur. Nous nous contentons de 4 à 5 0/0, etc.

Aussi certaines de nos industries ont-elles aujourd'hui bien difficilement accès sur le marché américain, par exemple nos produits chimiques, nos cuirs, notre ganterie, nos chocolats, etc. Et il ne faut pas oublier qu'encore en 1895 nous avons exporté aux États-Unis pour 23.700.000 marcs de tricots, pour 11 millions, 8 de couleurs d'aniline, pour 10 millions de gants, pour 50 millions, 4 de draps et soieries.

Quel parti devons-nous prendre en présence de cette politique qui nous est si défavorable? Faut-il s'indigner? Faut-il dire comme l'un de nos industriels à la séance du 3 mai 1897 : « L'honneur national et le sentiment de la dignité de l'Allemagne exigent des représailles vis-à-vis de ces tarifs douaniers ». Non, cet appel à l'honneur national, commode surtout pour ceux qui n'ont pas d'intérêts directs à une meilleure entente, ne fera qu'envenimer les choses et aggraver la situation. Les guerres douanières ne profitent ni à l'agresseur, ni à celui qu'on attaque. Elles profitent presque exclusivement aux peuples qui étaient jusqu'alors dans une situation d'infériorité économique, s'ils savent en tirer parti. Et les deux partis adverses demeurent si affaiblis, même après la conclusion de la paix, qu'il leur devient difficile de déloger ceux qui pendant la lutte sont parvenus à prendre une position plus forte. La politique commerciale actuelle

des États-Unis ne leur sera finalement pas plus avantageuse que ne nous ont été avantageux nos tarifs de 1879.

On peut même se demander si elle réfrénera, en quoi que ce soit, les agissements des *Trusts* et des *Rings*. Cela est bien douteux quand on voit que la guerre récente avec l'Espagne n'a pas même pu détendre les mailles de ce réseau dans lequel ils étranglent les producteurs.

Tout ce que peut-être (d'accord avec nos amis de la triple alliance) nous pourrions faire, ce serait d'augmenter les droits sur certains objets d'origine plus spécialement américaine, le pétrole, les fruits, les graisses, les conserves, certaines machines, les harmoniums, divers objets en fer, etc.

Dans une guerre de tarifs c'est le côté mercantile qui doit l'emporter. Faire une guerre douanière, soi-disant pour défendre l'honneur national, ce serait puéril ! Il faut, avant de s'engager dans une pareille lutte, se demander d'abord : combien notre commerce pourra-t-il y gagner, et ne pas oublier non plus qu'elle ne peut être utile que si on est assuré d'un rapide succès, sans quoi on travaille pour les autres. On a pu en faire l'expérience pendant les guerres douanières de l'Allemagne avec la Russie (1890-93) et de la France avec la Suisse (1892-96) (1).

Une guerre douanière n'est excusable que lorsque la nation qui l'entreprend est sûre de terrasser en quelque mois son adversaire et de le forcer à promulguer des tarifs raisonnables. Or, l'Allemagne ne peut se bercer d'un pareil espoir dans ses rapports avec les Etats-Unis. Une

(1) V. Ernest Brelay, « Les relations franco-suisses », *Monde économique* du 16 juillet 1898. Sur les griefs des Américains contre les Allemands, V. Borgius, *op. cit.*, p. 52.

guerre avec eux durerait de longues années et ne se terminerait que par des blessures terribles pour les deux peuples.

Il n'est plus aujourd'hui un seul Etat industriel au monde qui puisse régler à lui seul le prix des choses sur le marché universel. Et il est impossible d'empêcher la répercussion des prix de ce marché sur le marché intérieur d'une nation déterminée (1).

Le moment pour engager une guerre avec les Etats-Unis serait d'ailleurs bien mal choisi. Il est, en effet, permis de croire que le tarif Dingley ne se maintiendra pas longtemps. Et, d'autre part, nous ne sommes pas en état d'imposer aux Etats-Unis des tarifs différentiels.

Que nous nous avisions par exemple de frapper d'un droit différentiel les blés américains. Immédiatement ces blés vont se diriger sur l'Angleterre, la Belgique, la France : nous recevrons alors une quantité plus considérable de blés hongrois, roumains, russes, argentins. Mais le prix sur le marché intérieur ne changera guère : on l'a bien vu dans la guerre douanière entre l'Allemagne et la Russie. Le blé russe est arrivé par voie de mer sur les places d'Anvers, de Londres, Paris.

En tout cas, à supposer que nos agriculteurs des provinces du Nord et de l'Est puissent retirer quelque pro-

(1) Les Allemands paraissent de plus en plus inquiets du développement que prennent les trusts américains. Au 1er janvier 1899, il y avait 355 trusts avec un capital nominal de 5.832 millions de dollars ; au mois de mai on a publié un supplément à cette liste qui nous apprend que 18 trusts étaient en voie de formation avec un capital nominal de 1.312 millions de dollars. La concentration des capitaux provoqués par ces trusts correspond à une somme de 35 milliards et demi de francs, qui représentent le capital nominal de ces associations inquiétantes, qui dirigent aujourd'hui la production de la plupart des articles fabriqués aux États-Unis.

fit d'une guerre avec l'Amérique, il n'en serait pas de même pour ceux du Centre et du Sud : dans ces contrées le nombre des acheteurs l'emporte de beaucoup sur celui des vendeurs.

C'est surtout dans nos pays de petite propriété qu'on voit combien les intérêts de l'agriculture sont liés à ceux de l'industrie. Il y a des milliers de petits cultivateurs qui ont le plus grand intérêt à pouvoir, à côté de leur culture, gagner quelque chose dans l'industrie. C'est grâce à la prospérité de nos fabriques que beaucoup de nos petits paysans de l'Allemagne du Sud sont dans un bien être relatif; ce sont d'ailleurs les fabriques qui assurent un débouché aux produits agricoles, qui permettent aux enfants et jeunes gens d'ajouter à leur travail agricole un gain supplémentaire. La réduction des salaires pendant la guerre douanière avec la Russie (1890-93), fut bien plus durement sentie en Allemagne que la diminution du prix des céréales.

Il ne sert à rien de donner aux agriculteurs d'une main ce qu'on leur reprend de l'autre. Que notre gouvernement évite donc tout ce qui contribuerait à élever encore les barrières, qu'il s'efforce plutôt de les abaisser. Qu'il prenne garde de s'engager sur une pente où on ne sait plus s'arrêter. Une guerre douanière amènerait nécessairement en Allemagne le déchaînement des pires instincts. Il y a tant de matière inflammable d'un côté comme de l'autre! Ce serait une conflagration universelle! Ceux-mêmes qui par principe sont partisans de certaines mesures de protection doivent combattre des exagérations qui provoqueraient infailliblement une réaction déplorable.

L'étude même de ce qui se passe aux États-Unis montre à quels dangers on s'expose. Le cours naturel des prix est aujourd'hui altéré par le développement des

Rings. Le prix des choses nécessaires à la vie augmente. Maîtres du marché, ces syndicats s'arrangent pour vendre bon marché à l'étranger et se soutiennent au détriment des Américains eux-mêmes en maintenant des prix de vente élevés sur le marché intérieur.

Les trusts, les rings, les monopoles pèsent lourdement sur toute la vie économique des États-Unis (1).

Imposer les produits étrangers de 39 à 54 0/0 en moyenne, c'est se rendre incapable d'entretenir pour longtemps une industrie capable de lutter dans de bonnes conditions sur le marché du monde.

Une forte exportation sans importation corrélative cela présage une rupture d'équilibre pour l'avenir. Ne nous inquiétons pas, nous finirons par organiser notre production conformément aux nouveaux rapports du marché. Exportation et importation sont des facteurs corrélatifs dans la vie économique des peuples. L'augmentation des exportations doit nécessairement entraîner comme contrepartie, l'importation de certaines marchandises. Ce sera toujours la grande loi de l'échange qui réglera les rapports entre nations.

C'est en vain que nos agrariens fanatiques déclarent que l'isolement économique de l'Allemagne est un devoir qui s'impose. C'est au contraire par le développement croissant de nos relations avec l'étranger que notre vie politique et économique a grandi.

L'isolement! mais ce serait pour nous une diminution de notre énergie vitale, de notre capacité de soutenir la concurrence vis-à-vis des autres peuples. Nous ne pou-

(1) V. sur les Trusts, le livre de M. de Rousiers, *Les industries monopolisées aux États-Unis*, et la remarquable étude de Schæffle, dans la *Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft*, 3e fascicule 1898. Cf. les réflexions de H. Paasche, *Kultur-und Reiseskizzen aus Nord-und Mittel-Amerika* (1894), p. 44.

vons nous associer aux revendications des agrariens. La clientèle de l'étranger est pour nos industriels et nos commerçants d'une importance capitale. Elle est pour nos ouvriers surtout la condition indispensable de leur nourriture et de leur vie (1) ».

Les relations entre l'Allemagne et les Etats-Unis accusent depuis quelque temps une sérieuse amélioration. Dans l'année commerciale qui s'est terminée au 30 juin dernier le total des échanges entre les deux pays s'est élevé à 1.200.175.000 francs contre 1.121.685.000 dans l'année précédente. Jusqu'en 1897 le total des transactions n'avait jamais atteint un milliard (2). Mac Kinley dans son dernier message a mis en relief les relations amicales qui existent entre l'Allemagne et les États-Unis.

(1) Certaines mesures ayant été prises à l'égard des importations de viande et autres produits agricoles, un syndicat anglo-américain s'est formé pour amener le gouvernement des États-Unis à user de représailles. Des journaux de New-York ont déjà parlé de la création d'un comité de chimistes appelés à déterminer si les jouets d'enfants de provenance allemande ne devraient pas être prohibés comme dangereux, en raison des couleurs employées qui contiendraient des substances toxiques. On a parlé aussi de soumettre les vins allemands à des analyses.

Les agrariens, de leur côté, ne cessent de réclamer une protection plus efficace contre les produits américains. Le commerce hambourgeois (V. rapport de M. E. Cor, *Moniteur officiel du commerce*, 6 octobre 1898, p. 417), se préoccupe de cette situation. On pense que si la double campagne du comité anglo-américain et des agrariens parvenait à faire naître une guerre de tarifs, l'Angleterre et la France seraient seules à en profiter au détriment de l'Allemagne.

(2) Les importations allemandes aux États-Unis ont augmenté en 1898 de 25.557.586 tonnes par rapport à 1897. Les exportations ont augmenté de 26.662.794 tonnes.

Le commerce des États-Unis avec l'Allemagne représente près de 15 0/0 du commerce extérieur total de la grande république américaine. Le commerce extérieur avec la Russie ne représente que 5,1 0/0.

Et l'ambassadeur d'Allemagne à Washington, le Dr Von Holleben était, il y a quelques semaines l'objet d'une véritable ovation à l'Université de Chicago. Le professeur Laughlin lui a dit en termes chaleureux, au nom des maîtres et des élèves, combien les Etats-Unis devaient à l'Allemagne, et combien les américains admiraient la civilisation germanique.

Un projet de tarif qui doit servir de base aux négociations ultérieures a été récemment élaboré. Il sera prochainement discuté. Déjà le Reichstag s'est occupé à plusieurs reprises cette année de questions douanières. La majorité des députés a paru disposée à donner au gouvernement les armes nécessaires pour user de répresailles et défendre les intérêts allemands. On a proposé notamment d'introduire, en dehors des droits spécifiques, des droits *ad valorem*, afin que l'Allemagne puisse répondre aux chicanes des États-Unis (1). Une motion en ce sens a même été déposée par les conservateurs, le centre et quelques nationaux libéraux. Elle viendra en discussion cet hiver.

On comprend que les Allemands s'inquiètent fort de

(1) Un député, que nous avons eu à deux reprises l'honneur d'entretenir à Hof (en Bavière), où il possède de grandes fabriques, M. Münch-Feber, a insisté cette année au Reichstag sur les chicanes au moyen desquelles l'administration des douanes de New-York entrave l'importation allemande : ainsi il faut légaliser les factures, donner au consul américain dans la circonscription duquel se trouve la fabrique, les détails les plus précis sur le mode de fabrication, la qualité et la composition de la marchandise, le coût du tissage, de la teinture, de l'apprêt, les frais généraux; il faut y joindre trois échantillons, et c'est lorsque le consul a pris note de tout ce qui a de la valeur pour les industriels de son pays qu'il légalise la facture... Il semble qu'on veuille empêcher systématiquement l'entrée des produits qui peuvent être fabriqués aux États-Unis. Cf. Borgius, *op. cit.*, p. 64, 73, 77.

l'importance que prend la vie industrielle en Amérique. L'année 1899, nous dit le dernier rapport de la Chambre de commerce française de New-York, a été exceptionnellement prospère. L'expansion des affaires se traduit par une augmentation de 36 0/0 sur 1898, qui avait déjà donné des résultats supérieurs aux années précédentes... L'*Engineering and mining Journal* évalue à 413.758.414 dollars la production totale des métaux (au lieu de 314.255.620 en 1898). La valeur des substances non métalliques est évaluée à 601.872.631 dollars (au lieu de 483.091.970 en 1898). Quant au charbon, la production en 1899 est supérieure à celle de n'importe quelle année précédente et dépasse considérablement celle de la Grande-Bretagne : c'est un fait de la plus haute importance... L'industrie du fer, qui est considérée comme le baromètre des affaires, est éminemment satisfaisante. Les autres industries n'ont pas marché de pair, mais elles ont pris pour la plupart une extension marquée, spécialement celle des indiennes. Les salaires des ouvriers qui avaient été augmentés de 12 1/2 0/0 en avril dernier, l'ont été de nouveau de 10 0/0 à la fin de l'année. L'extrême activité de l'industrie a déterminé la formation de compagnies industrielles en quantités innombrables et avec des capitaux fantastiques (d'après les annonces au moins). Il y a eu par suite beaucoup de spéculations et de troubles financiers; le marché s'est aussi ressenti des événements politiques. Les syndicats semblent bien dangereux et sont si généralement considérés comme tels que l'une après l'autre toutes les législatures d'État font des lois pour les interdire ou tenter de les réglementer (1).

(1) L'un des derniers rapports de la chambre de commerce d'Anvers renferme d'intéressantes statistiques sur le commerce du monde en

A supposer même que les craintes que fait naître le développement des Etats-Unis soient un peu exagérées, il n'est pas douteux que le commerce de la vieille Europe avec l'Amérique ne traverse en ce moment une crise. « L'un des traits marquant de l'évolution actuelle, dit M. Marcel Dubois (1), est l'accroissement du nombre de concurrents coïncidant avec la restriction de la quantité même et de la valeur des échanges. Le fait le plus notable à cet égard est le prodigieux gain de l'Empire d'Allemagne, sur des marchés réservés avant 1870 à la Grande-Bretagne et à la France. C'est en quoi l'unité allemande pèse lourdement sur d'autres que le peuple au détriment duquel elle a été faite. Ceux qui s'en sont réjouis comme d'un évènement providentiel ne sont pas plus épargnés. On peut en juger par l'âpreté de la concurrence commerciale que se font, parmi ce qui reste d'acheteurs américains, la Grande-Bretagne et l'Allemagne. La Grande-Bretagne, prêchera en vain à ses

1897. Le chiffre total est évalué à 95 milliards de francs : 49 milliards, 7 représentant la valeur des importations et 45 milliards, 3 celle des exportations. Ces chiffres se répartissent de la manière suivante entre les cinq parties du monde :

	IMPORTATION	EXPORTATION	TOTAL
Europe.....	35,5	27,5	64,0
Asie.....	4,0	4,25	8,25
Afrique.....	1,6	1,3	2,9
Amérique.....	7	9,25	16,25
Océanie.....	1,6	2,0	3,6

Un simple coup d'œil sur ce tableau suffit à prouver que les craintes de ceux qui prétendent que les produits européens ne trouveront bientôt plus de marchés dans les autres parties du monde ne sont pas encore fondées.

(1) Préface au livre de M. Edmond Théry, *Europe et États-Unis d'Amérique*, Paris 1899.

congénères de l'autre rive de l'Atlantique la doctrine de la « porte ouverte », elle célèbrera la gloire de la solidarité anglo-saxonne, le marché américain lui échappera dans la même mesure qu'il échappe à d'autres. »

Ces judicieuses réflexions concordent avec l'un des derniers rapports français, où la note attristée est tempérée aussi par un regard plus confiant pour l'avenir :

« Par suite de l'application de nouveaux tarifs plus rigoureux encore que ceux qui l'ont précédé, il est à craindre que nos affaires ne soient momentanément ralenties... mais ce n'est pas le moment de perdre courage. Le consommateur américain pourra vite reconnaître ce qu'il y a d'exagéré dans les taxations récentes. Il appartient à notre commerce d'élargir la place qu'il a le devoir de faire occuper sur ce marché à nos excellents produits, dans l'intérêt de notre production et de notre travail national. »

APPENDICE V

SUR LE ROLE DES BANQUES DANS LA VIE ÉCONOMIQUE DE L'ALLEMAGNE.

Il convient de dire ici quelques mots, car on ne s'en rend pas assez compte en France, du rôle que les banques jouent en Allemagne dans la vie économique du pays, et de la liaison qui existe entre elles et l'industrie.

Le jeu naturel de la Banque devenant de moins en moins rémunérateur, les maisons de finance allemandes se sont efforcées, depuis longtemps déjà, de susciter des entreprises industrielles, et elles les commanditent avec l'argent qui leur est confié. Le public cherche moins en Allemagne qu'en France à placer ses économies en fonds d'État, en actions ou obligations de chemins de fer, etc. Il se tourne plus volontiers vers des affaires nouvelles. A Berlin plus du tiers de la cote de la Bourse (qui est plus longue que celle de Paris) est consacré à des valeurs industrielles. A Leipzig il en est de même. « Ce ne sont pas seulement, dit un rapport de notre consul dans cette ville, les sociétés que les banques commanditent, ce sont aussi les affaires particulières. On a pu s'en rendre compte lors de la liquidation de la « *Leipziger Disconto-Gesellschaft* ». On a vu alors combien les établissements financiers étaient engagés dans les entreprises privées.

Avances pour la fondation des usines, avances pour la formation d'un fonds d'exploitation, avances pour le perfectionnement et le renouvellement de l'outillage, avances en cas de crise pour soutenir l'entreprise, toutes sont accordées largement et sans peine si l'homme qui est à la tête est recommandable par son intelligence et sa probité et si l'affaire qu'il exploite présente quelques chances de réussite. Les banques prennent bien entendu des garanties autant qu'elles peuvent. Aussi un grand nombre de fabriques sont-elles hypothéquées et souvent pour plus que leur valeur; mais sans ces prêts bien des industriels n'auraient pu établir leurs usines ni les faire vivre ». Les Allemands peuvent se féliciter du concours que les banques prêtent à l'industrie; et ils comprennent aujourd'hui la part qu'elles ont prise au développement industriel du pays. Les valeurs à revenu fixe sont définitivement passées au second plan, en comparaison des actions de banques et d'entreprises industrielles (1).

« L'essor industriel de l'Allemagne, dit le consul général de Belgique à Leipzig (2), a amené une grande activité dans les affaires de banque, et les capitaux en compte courant trouvent à s'utiliser d'une maniere lucrative. Les grands besoins de l'industrie, la création d'établissements de toute espèce, et l'augmentation du capital d'un grand nombre de sociétés, ont exigé des apports de fonds tels que la situation du marché monétaire est parfois un peu tendue, et que la Banque

(1) Cf. C.-A. Conant. *The evolution of modern Banking. Political Science Quaterly*, décembre 1899, p. 569.

(2) *Recueil consulaire du royaume de Belgique*, t. CIV (1899), p. 52. La valeur nominale des titres allemands émis dans le 1er semestre 1899, s'élevait déjà à 1236 millions de marcs, alors que, dans toute l'année 1898, qui avait passé pour une année abondante en émissions, la valeur des titres émis n'avait pas dépassé 1389 millions de marcs.

d'Empire doit élever le taux de son escompte. Mais jusqu'ici le cours des banques et de la plupart des établissements indutriels se maintiennent. Ce sont les fonds placés à petit intérêt, notamment les emprunts des villes et la rente sur l'État qui subissent une baisse ».

Ce n'est pas à l'industrie seulement, c'est encore au commerce que les établissements financiers sont utiles. La manière large dont ils pratiquent l'escompte mérite d'être signalée. Comme on accepte des traites à long terme (six mois et un an) sur l'étranger et même sur les pays les plus lointains avec une seule signature, le taux devient parfois très élevé, mais le négociant aime mieux voir réduire par l'escompte ses bénéfices et recevoir immédiatement son argent. C'est cette manière d'agir qui a permis à des maisons peu importantes et ayant seulement un petit capital d'exploitation d'étendre leurs affaires même aux pays d'outre-mer. D'ailleurs les établissements financiers allemands de quelque importance ont presque toujours des succursales à l'étranger. Dès que l'exportation semble se diriger vers un pays, ils y fondent des « *Filialen* » où les commerçants trouvent la même facilité que dans la mère-patrie.

De plus un certain nombre de banques ont été constituées par les Allemands à l'étranger, par exemple la banque brésilienne de Rio-de-Janeiro, Saint-Paul et Santos; les succursales de la banque allemande d'outre-mer de Buenos-Ayres et de Valparaiso; la banque de Shanghaï avec ses succursales de Tien-Tsin et de Calcutta; la banque pour le Chili, etc... (1). Les Allemands

(1) V. pour le détail l'article précité de Raphaël-Georges Lévy, *Revue des deux-Mondes*, 15 avril 1895. Cf. sur l'activité de la *Deutsche überseeische Bank* un article de la Revue *Export*, 24 mars 1898, p. 140. La plus-value des actions minières et métallurgiques surtout est depuis trois ou quatre ans considérable.

s'intéressent à une foule d'entreprises industrielles d'outre-mer. Le chiffre des capitaux ainsi engagés s'élève à plusieurs milliards (1).

On constate, dans la direction de toutes les grandes banques allemandes, une tendance à créer des établissements et des succursales dans les pays lointains. En ce moment on travaille surtout l'Amérique du Sud. La *Disconto-Gesellschaft* de Berlin est à la tête du mouvement : les autres grands établissements de crédit suivent l'élan.

Ces succursales ne fournissent pas seulement aux banques de Berlin de grands éléments de prospérité, elles sont aussi de précieux instruments de propagande industrielle et même politique. C'est grâce à elle que l'exportation allemande s'est rendue maîtresse de presque tous les marchés commerciaux de l'Amérique du Sud, principalement dans le Brésil, le Chili et la Plata.

Il paraît que la *Disconto-Gesellschaft* doit créer prochainement une grande succursale à Londres pour entrer en concurrence directe avec les banques britanniques sur leur propre domaine. La *Deutsche Bank* et la *Dresdener Bank* ont déjà des succursales florissantes dans cette ville.

Beaucoup de grandes banques ont, au cours des dernières années, augmenté leur capital, la *Deutsche Bank* de 50 millions, la *Dresdener Bank* de 25. La *Disconto-Gesellschaft* a porté son capital social à 130 millions de marcs. Une loi récente est même intervenue pour modérer les émissions trop nombreuses ou trop précipitées de valeurs industrielles. Le goût pour ces valeurs est si pro-

(1) Voyez sur le développement récent des sociétés industrielles l'article de R. Von der Borght, *Jahrbücher für Nationaloekonomie*, 3e série, t. XV (1898), p. 363.

noncé que des particuliers rachètent des participations industrielles de deuxième et troisième main avec prime, sans connaître le contrat initial, sans rien savoir de l'affaire elle-même.

Les Banques allemandes, remarque M. Raffalovich, semblent même aujourd'hui en proie à une véritable manie de grossir leur capital, ce qui tient en partie à ce qu'elles cumulent des fonctions qui sont séparées dans d'autres pays (1).

Voici, quelle a été, pendant les dernières années, la proportion comparée des actions de banque et des actions d'entreprises industrielles.

	Actions de banque. (Capital au cours)	Actions d'entreprises industrielles (en millions de marcs)
	—	—
1894	34,0	79,0
1895	143,1	223,2
1896	213,0	333,9
1897	265,0	318,2

Très intéressante aussi la statistique relative à la création des sociétés anonymes.

	Sociétés	Capital (en millions de marcs)
	—	—
1894	92	88,2
1895	161	250,6
1896	182	268,5
1897	254	380,4

La progression continue.

Les créations nouvelles portent surtout sur l'électricité, les machines, les brasseries. Ainsi depuis dix ans la

(1) *Le marché financier en* 1897-1898, p. 260.

haute Banque allemande a engagé plus de 500 millions dans les entreprises d'électricité (1).

« L'étude du marché des capitaux, pendant l'année 1898, ajoute M. Raffalovich, montre l'étroite relation entre la tension des taux, le renchérissement du loyer des capitaux et les besoins croissants de l'industrie et du commerce. Hausse des matières premières, des produits manufacturés, des salaires, des cours de la Bourse pour certaines catégories de valeurs mobilières, immobilisations grandissantes sous forme d'outillage fixe ou de matériel roulant, activité inouïe des émissions, emballements du public, entraves législatives à l'emploi de certaines formes économiques dans les transactions (suppression des affaires à terme), tels sont les principaux facteurs qui ont agi dans le sens d'un renchérissement des capitaux, et d'une baisse des grandes valeurs à revenu fixe, tandis que les valeurs industrielles continuaient à monter.

« L'Allemagne traverse une période de prospérité qui affecte cette particularité qu'il y a un peu de disproportion entre les ressources disponibles du pays lui-même et les besoins. Cette disproportion, en amenant un recours plus fréquent au crédit, a entraîné un grossissement de la circulation fiduciaire, un appel plus considérable aux établissements financiers (2). »

(1) On pourra consulter sur les rapports des Banques avec les entreprises industrielles les rapports des chambres de commerce, par exemple celui de la chambre de commerce de Breslau et celui de la chambre de Liegnitz pour 1897, p. 95. Le public, écrit le consul de Belgique (*Recueil consulaire de Belgique*, t. 99 (1898), p. 372), s'intéresse vivement aux nombreuses émissions nouvelles et la plupart des valeurs sont en hausse. V. aussi sur les Banques allemandes, *Journal de la société de statistique*, mars 1899, p. 105, d'après le *Deutsche Œkonomist ;* et Sayous, *Les banques allemandes et leur influence sur l'élan industriel et commercial de l'Allemagne*, *Riforma sociale*, 15 janvier 1899.

(2) *Le marché financier* en 1898-99, p. 248.

En somme l'Allemagne a créé, pour développer ses chemins de fer, ses canaux, ses usines et ses sociétés industrielles pour 1 milliard et demi de titres nouveaux, pendant le même laps de temps où la France n'en créait que pour 400 millions, différence d'autant plus significative que la France a maintenant un immense empire colonial où 700 millions d'hectares attendent vainement des concessionnaires.

La plupart de ces sociétés sont très prospères. Ainsi, pour me borner à un exemple, le professeur Neumann a bien voulu me communiquer dernièrement à Tubingue les résultats (encore inédits) de recherches statistiques auxquelles il se livre depuis plusieurs années sur le développement des sociétés par actions en Bavière. De 1888-89 à 1897-98 la moyenne des dividendes donnés aux actionnaires a été de 11,2 0/0. Pour certaines industries naturellement les chiffres sont plus élevés. La moyenne des dividendes pour les industries chimiques est de 23,1 0/0, pour les sociétés de gaz et d'électricité de 20,8, pour l'industrie métallurgique de 18,4, pour l'industrie textile 11,8.

Voici maintenant le tableau comparatif des bénéfices faits par cinq grandes banques dans les branches où s'exerce leur activité, affaires financières et affaires de crédit.

Affaires de Banque (*Coupons*, *comptes courants*, etc.).

	1892	1893	1994	1895	1896
	—	—	—	—	—
Deutsche Bank.....	12,5	14,1	13,5	16,0	14,1
Disconto-Gesellschaft.....	11	12	11,5	6,3	9,2
Dresdener Bank.....	10	10	9,5	10,6	11,0
Darmstædter Bank.....	6	6,5	6,5	5,7	5,1
Berliner Handelsgesellschaft.	8	8	8	9,5	8,8

Affaires financières, fonds publics.

Deutsche Bank	3,3	1,5	4,4	4,8	3,9
Disconto-Gesellschaft.....	2,8	4,8	6,6	7,8	5,1
Dresdener Bank.....	4,4	1,6	4,7	10,6	5,7
Darmstædter Bank.....	1,2	0,9	4,9	6,2	2,2
Berliner Handelsgesellschaft.	3,2	0,9	3,4	5,0	2,7

Les dividendes distribués cette année (1899) par les banques allemandes ont été à peu près les mêmes que ceux de l'an dernier. Beaucoup, dit-on, auraient pu donner des dividendes supérieurs; mais en raison des fluctuations possibles dans le domaine économique ont préféré augmenter leurs réserves. Une pareille décision ne saurait être blâmée par ceux qui ont des doutes sur leur stabilité.

Voici, d'après la gazette de Francfort, quelques chiffres intéressants. La Banque d'Empire donnera un dividende de 10 0/0 (elle a donné 8,51 0/0 en 1898), la Frankfurter Bank 9 0/0 (comme en 1898) la Berliner Bank 7 0/0, la Banque hypothécaire bavaroise 12 1/2 0/0, le Dresdner Bankverein 7 1/2 0/0 (au lieu de 7), le Nurnberger Bankverein, 9 1/2 0/0.

« Cette prospérité des Banques, ajoute l'auteur de l'article, n'est qu'un reflet de la prospérité des industries. Les bilans de tous les chemins de fer sont excellents. Les seuls chemins de fer prussiens avaient encaissé, fin de novembre, 907.347.000 marcs (soit 51 millions de marcs de plus que dans la même période de l'année dernière). Beaucoup d'industries, surtout les industries de produits chimiques, distribueront des dividendes variant de 13 à 22 0/0. Les établissements Siemens donneront 15 0/0, les charbonnages, de 12 à 15, les industries métallurgiques, de 11 à 12... On aura surtout à enregistrer un développement sans précédent de la navigation mar-

chande et spécialement du mouvement commercial dans les ports de la Baltique ».

M. E. Heinemann, dans un intéressant article de la revue *die Nation* (20 août 1898), a cherché à établir de quelles sommes les grandes banques de Berlin disposeraient en temps de crise. Il constate que onze sociétés, dont les capitaux réunis formaient au début un total de 188 millions de marcs, ont aujourd'hui 769 millions de marcs, non compris 70 millions de réserves, sommes qui leur ont rapporté 95 millions de bénéfices.

Le mouvement d'affaires de ces banques a été en 1897 d'environ 113 milliards de marcs, soit 130 fois leur capital, tandis que la Banque de l'Empire avec ses 290 succursales a dépassé en 1897 142 milliards (1). La *Reichsbank* en effet, bien que son privilège soit moins étendu que celui de notre Banque de France, voit le mouvement de ses comptes s'accroître sans cesse.

Voici quels ont été depuis 8 ans les taux d'escompte moyens annuels de la banque d'Empire, comparés avec ceux du marché libre.

	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Banque d'Empire.....	4,52	3,78	3,20	4,07	3,12	3,14	3,66	3,81	4,27	4,91
Escompte en Banque à Berlin....	3,81	3,09	1,79	3,21	1,77	2,02	2,99	3,08	3,56	4,01

Il y a eu, on le voit, élévation graduelle depuis 4 ans, et cela est dû sans aucun doute, au développement in-

(1) L'article de E. Heinemann a été résumé par Maurice Block, *Economiste français*, août 1898, p. 181. « Il y a dix ans, dit M. Raffalovich (*Le marché financier en 1898-1899*, p. 259), les six plus grandes banques de Berlin avaient 289 millions de capital et 61 millions de réserves. Elles ont aujourd'hui 704 millions de capital et 187 millions de réserves ».

dustriel, à l'augmentation des transactions en numéraire et marchandises, à la transformation des engagements à terme de la spéculation en engagements au comptant.

En 1899 le taux moyen de l'escompte privé a été de 4, 017 0/0.

La banque d'Empire est depuis quelque temps dans son organisation et son administration actuelle l'objet de vives critiques de la part des agrariens (par exemple de MM. Arendt, de Mirbach, de Kardorff). La lutte actuelle n'est qu'une phase du grand combat qui se livre en Allemagne depuis bien des années entre les agrariens et les partis qui défendent les intérêts de l'industrie et du commerce (1). Le directeur M. Koch, a répondu en expliquant de son mieux les différences qui existent entre les différentes banques d'émission, et montré notamment que la Banque d'Angleterre et la Banque de France ne jouent pas dans la vie économique du pays un rôle comparable à celui de la Banque d'Allemagne en face du petit commerçant, du petit industriel et de l'agriculteur (2).

Le Reichstag a récemment renouvelé le Privilège de la Banque d'Empire, malgré les récriminations des antisémites et des agrariens. On n'est pas favorable en

(1) V. Hellferich, *Revue politique et parlementaire*, 10 janvier 1899. La plupart des chambres de commerce sont opposées à la nationalisation de la Banque d'Empire comme à toutes les mesures qui tendraient à une centralisation de l'activité commerciale, V. notamment la consultation très nette de la chambre de commerce de Francfort, *Jahresbericht für* 1898, p. 60. Le *Handelstag* dans ses séances plénières des 18 février et 14 mars 1899, s'est prononcé dans le même sens.

(2) V. sur les projets de réforme l'excellent article de Karl Hellferich, *Jährbuch für Gesetzgebung*, 4e fascicule 1898, p. 299. Il y résume les principales opinions en présence. V. aussi son dernier ouvrage, *Studien über Geld-und Bankwesen*, 1900.

somme à l'idée d'une Banque d'Etat. M. de Posadowsky a très bien montré que la nationalisation de la Banque n'augmenterait pas beaucoup les bénéfices de l'Etat. On a consenti seulement à l'augmentation du capital qui a été porté de 120 à 180 millions, tandis que le fonds de réserve doit s'élever de 30 à 60 millions (1).

On suppose que 10 ans suffiront pour y parvenir, car il doit être doté de 20 0/0 sur le bénéfice net, après que les actionnaires auront reçu 3 1/2 0/0.

Le danger de la transformation de la Banque d'Allemagne en Banque d'Etat semble donc actuellement écarté. Les socialistes se sont d'ailleurs prononcés pour le maintien du régime actuel et la résistance des agrariens perd peu à peu de son âpreté (2).

On parle beaucoup de l'élévation du taux de l'escompte (3). Il ne faut point y voir à mon avis un symptôme de crise, de même qu'on aurait tort de croire que la faiblesse du taux de l'escompte en France est un indice de prospérité. Si notre taux reste en dessous du taux allemand, cela tient surtout au désœuvrement de nos capitaux. Les récriminations qui remplissent en ce moment certains journaux allemands tiennent à ce que les baissiers sont mécontents. Ils avaient fait cir-

(1) Cf. Kæmmerer, *Reichsbank und Geldumlauf*, 2e édit., 1898 W. Scharling, *Bankpolitik*, 1900, p. 246.

(2) V. Lotz, *Der Streit um die Verstaatlichung die Reichsbank*, *Annalen des deutschen Reichs*, 1898, p. 161-183.

(3) V. sur l'élévation du taux de l'escompte de la Banque impériale, les correspondances de Berlin publiées dans *The Economist*, 8 et 15 octobre 1898, p. 1459, et 1492, et 11 et 18 novembre 1899, p. 1595 et 1631. Elles sont un peu trop pessimistes. Il se peut toutefois que les exigences des producteurs et des négociants amènent bientôt des modifications dans les statuts de la Banque impériale dont les derniers bilans montrent en effet la situation sous un jour qui prête à quelques critiques.

culer des télégrammes parlant de grèves générales, et même de révolution à Paris! Mais leur tactique a échoué. La situation s'est affermie, et selon toute probabilité l'argent restera cher encore longtemps.

« La haute Banque berlinoise, écrivait dernièrement un homme compétent, déploie en ce moment une grande activité. Elle mobilise ses ressources pour de vastes entreprises et entend donner un essor encore plus grand aux affaires industrielles. C'est là ce qui explique les modifications que subit à Berlin le prix de l'argent. Une fièvre dévorante s'est emparée de nos voisins. Et pendant que nous continuons à nous énerver dans les luttes politiques, ils battent de tous côtés le rappel des capitaux pour leur montrer de nouveaux champs d'activité. On ne peut étudier, même superficiellement, ces questions sans être frappé du contraste qui existe entre l'activité du marché allemand et l'engourdissement du nôtre (1) ».

La situation du marché monétaire, m'écrivait-on dernièrement de Berlin, est en somme malgré certaines

(1) Cf. Sayous, *La concentration du trafic de banque en Allemagne*, *Journal des économistes*, janvier 1899. Les fonds publics se ressentent naturellement de l'expansion générale de l'industrie allemande. Les cours s'améliorent d'une façon constante et conservent une grande stabilité, ce qui est le meilleur signe d'un papier de premier ordre et de tout repos. En 1870, le 5 0/0 était le type de la rente allemande. Aujourd'hui le 3 0/0 des divers Etats de l'empire oscille entre 88 et 93; il ne peut parvenir à se rapprocher du pair. Le récent emprunt de 200 millions de marcs à 3 0/0 (février 1899) au taux d'émission de 92 a été un véritable succès. Le montant total des souscriptions s'est élevé à 4 milliards 1/2 de marcs. La *Deutsche Bank*, qui s'était chargée seule de cette importante opération, a pu s'en montrer à bon droit fière. Elle pense que cette première victoire n'est qu'un commencement. L'étranger a souscrit des sommes considérables, ce qui est aussi un succès moral.

assertions des pessimistes très satisfaisante. Le dernier rapport de la Banque d'Empire accuse des renforts importants, et le taux de l'escompte privé a baissé jusqu'à 2 0/0. Le change sur l'étranger s'est encore amélioré en faveur de l'Allemagne. Le marché est en somme très actif. On parle de nouveaux emprunts que l'étranger aurait l'intention de lancer en Allemagne, et en particulier d'un emprunt russe pour la construction de nouveaux chemins de fer. C'est par millions qu'il faut compter les actions nouvelles que les grandes sociétés industrielles, surtout les sociétés charbonnières et métallurgiques demandent à introduire sur le marché (1).

Il est grand temps que nos financiers se mettent à l'œuvre. « C'est à eux qu'il appartient, dit M. Raphaël-Georges Lévy, de constituer des sociétés avec des capitaux assez puissants pour inspirer confiance aux pouvoirs publics ou aux industriels avec qui elles devront traiter. Nos rivaux nous ont montré par quel ensemble de qualités ils ont fait prospérer leurs entreprises. Il nous appartient de nous inspirer de leurs principes et de leur exemple (2) ».

Il convient d'ajouter que ce ne sont pas seulement les banques, ce sont aussi les particuliers qui, confiants dans le développement économique de leur pays, placent aujourd'hui leurs économies en valeurs industrielles de toute sorte.

(1) Il s'est formé en 1899, 364 sociétés industrielles (au lieu de 329 en 1898) avec un capital de 27.219.000 liv. st. V. *The Economist*, 27 janvier 1900, p. 118.

(2) *Revue des Deux-Mondes*, 15 février 1898, p. 829. V. les réflexions du même auteur sur les conséquences financières et économiques du mouvement industriel, dans la *Revue des Deux-Mondes* du 1er août 1899. Cf. Raffalovich, *L'Allemagne économique en* 1899, *Economiste français*, 10 février 1900, p. 171.

On prétend que sur 2 milliards ou 2 milliards et demi de marcs épargnés chaque année par les Allemands, il y a plus d'un milliard placé en valeurs industrielles. Le chiffre total de ces valeurs atteint au moins 30 milliards de marcs en Allemagne même. Il y a bien en outre 10 milliards placés en valeurs industrielles à l'étranger. Ce qui permet d'évaluer à 500 millions de marcs les intérêts payés à des Allemands par les autres nations. C'est là ce qui permet d'équilibrer aisément la balance du commerce, les importations étant toujours très supérieures aux exportations (1).

Les années 1897 et 1898 ont été très troublées par l'application de la loi de 1896 sur les opérations de Bourse. On avait émis la prétention de protéger les petits et les moyens banquiers contre la concurrence des grands établissements. Mais c'est le contraire qui s'est produit. La concentration des affaires de banque dans les grandes institutions a fait de rapides progrès. La nouvelle loi a fait passer les affaires de la Bourse dans les bureaux des banques, et les banquiers ont pu écouler plus aisément un grand nombre d'obligations industrielles qui n'étaient cotées à aucune Bourse. Aussi peut-on dire qu'en définitive, depuis deux ans, les banques prêtent encore davantage leur concours à l'industrie et au commerce. C'est en partie pour cela que les actions haussent dans des proportions considérables (2).

(1) Schmoller, *Einleitung zur Emissionsstatistik* dans les *Anlagen zum Bericht der Börsenenquête-Kommission*. Cf. Schanz, *Wörterbuch der Volkswirthschaft*, t I, p. 638. On pourra lire avec profit dans *the Economic Review*, 1898, l'article de Henry W. Wolf « *Money in the wrong place* » (L'argent mal placé). Il montre combien la stérilisation par l'Etat de l'argent placé dans nos caissses d'épargne est déplorable.

(2) V. Lotz, *Börsenreform;* F. Wagner, *Börsengesetz und Bankde-*

« La loi sur les Bourses, dit fort justement M. Raffalovich, a eu des répercussions auxquelles ses auteurs ne s'attendaient pas. Elle a précipité la tendance à la concentration des capitaux dans les grandes sociétés de crédit, elle a poussé à diminuer le nombre des intermédiaires remplacés par les grandes banques, à diriger la spéculation vers les valeurs se traitant au comptant, à enlever les garanties d'élasticité du marché à terme, à exiger de plus grosses immobilisations. Et sans diminuer le jeu de Bourse, elle a certainement entravé l'activité des transactions » (1).

On est aujourd'hui unanime à reconnaître, que la fermeture des Bourses de commerce et la suppression officielle du marché à terme a fort gêné les transactions de l'agriculture, a nui au prompt écoulement des produits du sol et a eu pour fâcheuse conséquence de transporter à l'étranger (à Londres et Bruxelles principalement) les grands trafics dont Berlin était auparavant le centre. Il n'est aucun organe, même parmi ceux qui avaient réclamé avec le plus d'ardeur la règlementation draconnienne du marché à terme, qui s'oppose aujourd'hui à sa liberté relative.

Les banques chez nous assurément ne refusent pas leur concours à l'industrie, mais ce qu'elles ne pratiquent pas c'est une véritable coopération, un *consortium*, comme disent les Américains, entre le producteur, le

poigesetz. Julius Basch, *Wirtschaftliche Weillage*, 1898, p. 31. V. aussi sur l'état actuel du marché financier allemand, les dernières correspondances de la revue *The Economist*, notamment 1er octobre 1898, p. 1423. On trouvera dans le livre de M. Sayous (*Etude économique et juridique sur les Bourses allemandes*) des réflexions très justes sur l'inconvénient des bourses livrées aux grandes banques et aux établissements de crédit.

(1) V. Raffalovich, *Le marché financier*, en 1898-99, p. 248-250.

commerçant et le banquier. Cette entente est au contraire un des éléments de succès de nos voisins. Ce sont les banques allemandes qui ont avancé il y a vingt-cinq ans les sommes nécessaires à la transformation et à la construction des usines. Depuis lors, ce sont elles qui ont permis à ces établissements de se soutenir, de traverser les époques de crise, de se maintenir à la hauteur du progrès. Elles ont contribué, pour une large part, à l'essor économique de l'Allemagne (1).

La loi sur la Bourse du 22 juin 1896, dont les résultats ont été si peu satisfaisants, a eu peut-être pour effet principal, dit M. Pfleger (2), de précipiter la concentration dans l'industrie de la Banque. Il faut dire « précipiter » car il serait faux d'attribuer exclusivement et uniquement cette évolution à la loi. Toute une série de causes ont contribué à diminuer la capacité de concurrence des banques provinciales et des petits banquiers contre les grands établissements. D'autre part, l'extension des communications télégraphiques et téléphoniques a permis de lier des relations directes entre les clients de provinces et les grandes maisons de banque. La concentration de la Banque est en rapport étroit avec l'évolution économique contemporaine.

Voici quelle a été de 1893 à 1897, en millions de marcs, l'augmentation du capital des banques (anciennes ou nouvelles) :

(1) L. B. Hackert, *Zur deutschen Bankpolitik, Gegenwart*, t. 36 (1899), p. 49. Cf. sur les Banques de Crédit allemandes, un article de M. Léon Ricard, dans l'*Économiste européen* (22 septembre 1899, p. 363), d'après le *Deutsche Œconomist*. Elles se développent d'une façon remarquable.

(2) Pfleger et Gschwind, *Börsenreform in Deutschland*, 1897. Cf. la remarquable étude de M. Elstaetter publiée dans le *Marché financier en 1898-1899*, p. 332-342. V. aussi Basch, *Wirthschaftliche Weltlage. Börse und Geldmarkt in Jahre 1898*, Berlin, 1899.

1893	34,0
1894	36,2
1895	143,1
1896	213,0

Pour 1897 l'accroissement a été d'environ 600 millions (somme qui a surtout servi à acheter des banques ou des maisons de banques et à opérer des fusions). La Bourse de Berlin a par suite notablement perdu de son influence et n'a plus la même action sur les autres places. La chronique de la Bourse en 1897 offre un contraste sensible avec le développement industriel et commercial du pays dans cette même année. Les affaires de Bourse proprement dites ont considérablement diminué ; il y a même eu des périodes d'atonie complète. La perturbation produite semble avoir des répercussions lointaines.

La centralisation des banques a des conséquences considérables dans la vie économique de l'Allemagne. Ce qu'on peut redouter, c'est qu'avec leurs énormes capitaux elles cherchent un peu trop à exploiter la situation à leur profit (1).

Le tout récent ouvrage de W. Scharling, professeur à l'Université de Copenhague (*Bankpolitik*, Jena 1900) donne sur le commerce d'argent et le rôle des Banques dans les principaux pays du monde des détails fort précis.

(1) V. pour plus de détails, Model-Loeb, *Die grossen Berliner Effektenbanken*. Jahrbücher für Nationaloekonomie, 3e série, t. XV (1897), p. 858. H. J. Mankiewicz, *Die grossen Berliner Effektenbanken in Jahre* 1897, *ibid.*, t. XVI (1898), p. 82. Cf. l'article de Lexis dans le 2e supplément (1897) du *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, p. 140, et celui de G. Schanz dans le *Wörterbuch der Volkswirthschaft* d'Elster (1898), t. 1, p. 266. Après avoir atteint une moyenne de 30.701.400.000 fr. au cours de la période 1881-1885, le mouvement des effets de commerce est tombé pendant la période suivante à 27.944.184.000, et ne dépasse guère aujourd'hui 28 milliards.

C'est du banquier allemand plus que de tout autre qu'il est vrai de dire qu'il n'est plus un caissier doublé d'un teneur de livres, mais qu'il est un véritable marchand de crédit. C'est un commerçant, c'est un intermédiaire entre les capitalistes désireux de placer leurs fonds et les entrepreneurs du commerce ou de l'industrie cherchant à s'en procurer. Il est le trait d'union entre l'offre et la demande des capitaux. Son champ d'action le plus important, ce sont les opérations de crédit; et il est en même temps une sorte d'avertisseur du mouvement des affaires et de leurs fluctuations. Les banquiers allemands ont rendu aux capitalistes de leur pays d'immenses services.

NOTES ADDITIONNELLES

Nous empruntons au dernier moment (15 février 1900) aux statistiques officielles et à des documents récents quelques indications complémentaires qui ne seront pas inutiles :

Progrès de l'Allemagne en 1899. — Le Bureau de la statistique vient de publier un rapport d'ensemble sur le commerce extérieur de l'Empire pendant l'année 1899.

Les *importations* se sont élevées à 446.515.012 quintaux, et les *exportations* à 304.030.077 quintaux. En valeur les chiffres sont pour les *importations*, 5.495.853.000 marcs, et pour les *exportations* 4.151.707.000 marcs (1).

En comparant ces chiffres à ceux de 1898 (V. p. 19) il est intéressant de remarquer que la valeur des exportations a augmenté de 141 millions de marcs, et celle des importations de 56 millions de marcs seulement. L'amélioration des exportations apparaît plus grande encore si l'on retranche de ces chiffres ceux qui représentent les métaux précieux. On verra alors que les progrès de 1899 sur 1898 se chiffrent pour les importations par 116,4 millions de marcs, et pour les exportations par 234,8 millions de marcs, de sorte que l'excédent de l'augmentation des objets exportés est finalement de 118,5 millions de marcs.

(1) C'est une augmentation aux exportations de 1.425 millions de marcs (soit 40 0/0) depuis 1885.

L'augmentation des exportations vient surtout des tissus de coton et de soie. On doit remarquer aussi que l'Allemagne a importé plus de matières première de valeur minimum, et a exporté plus d'objets fabriqués de haut prix. C'est là pour elle une cause de légitime satisfaction. Les journaux sont unanimes à constater que pour *toutes les branches* de l'industrie et du commerce, l'année 1899 a été *de beaucoup la plus brillante* en exportations. Il faut voir une corrélation étroite entre les progrès de l'exportation allemande et l'augmentation des affaires et des bénéfices des Banques que nous avons signalée précédemment.

Il ne sera pas inutile de compléter ces indications générales par quelques extraits de récents rapports :

Un mot d'abord sur l'Assemblée générale du *Bund der Landwirthe* qui s'est tenue le 12 février au cirque Busch à Berlin, et a été l'occasion de déclarations intéressantes. Cette ligue puissante (elle ne compte pas moins de 206.000 membres) est aujourd'hui le centre de ralliement de tous ceux qui, sans être socialistes, sont hostiles à l'essor industriel de l'Allemagne et spécialement au développement de son commerce d'outre-mer. Le sentiment d'une profonde défiance à l'égard de cette politique mondiale (*Weltwirthschaft und Weltpolitik*) a été le refrain obligé de tous les orateurs. Et il faut en effet reconnaître qu'il y a encore en Allemagne un parti nombreux qui, en dépit de la prospérité actuelle du pays, paraît regretter le temps où la vie économique était plus concentrée, le temps de la *geschlossene Volkswirthschaft*, où l'on ne se préoccupait guère que du marché intérieur. Les agrariens ne se préoccupent pas beaucoup de rechercher comment pourrait vivre et se nourrir cette population sans cesse croissante, car l'accroissement de la population est la vraie raison qui oblige l'Allemagne à

développer son commerce extérieur. Ils ne se demandent guère non plus comment on pourrait payer les matières premières indispensables aux usines et fabriques qui font vivre tant de milliers d'Allemands. Leur idéal est forcément; car ils n'osent préconiser la limitation du nombre des naissances, une sorte de rétrécissement des moyens d'existence qui peuvent être mis à la portée des masses populaires. Cet idéal reste, avec des tempéraments divers, celui de beaucoup de personnes en Allemagne, tous ceux notamment qui, attachés aux conceptions et aux traditions de l'ancien temps se montrent défiants à l'endroit des transformations économiques du monde, ferment volontairement les yeux sur la prospérité actuelle, et regrettent de parti pris le temps où l'orientation économique du pays était différente.

Et pourtant le rapport annuel de la *Kaufmannschaft* de Berlin qui vient de paraître (février 1900), nous apprend que « l'année 1899 laisse à sa suivante tant d'éléments de prospérité, tant de commandes, une telle poussée vers un progrès général qu'on peut s'abstenir de toute espèce de craintes de réaction ou de recul. Toutes les branches de l'activité nationale ont pris dans le dernier exercice un essor qui ne peut être arrêté de sitôt, pas même par la surproduction... La réaction que certains économistes jugent inévitable est donc fort éloignée ; elle doit être reportée à une échéance si lointaine qu'il n'est guère nécessaire de s'en préoccuper dès maintenant ».

Les entreprises industrielles et commerciales écrit M. Eugène Cor, consul général de Hambourg (1) ne se sont pas seulement maintenues en 1899 au niveau des années précédentes, elles l'ont même dépassé. La chambre de commerce voit dans ces résultats le fruit de la

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 15 février 1900, p. 248.

politique pacifique et clairvoyante de l'Allemagne ainsi que des progrès de l'enseignement technique et professionnel. Il est permis de croire que la situation actuelle si favorable pourra se prolonger. Le jour où se produira le mouvement de recul inévitable, il aura lieu sans doute, sans les secousses qui ont signalé d'autres périodes semblables.

La grande activité qui a régné en 1899 dans les centres industriels allemands a été provoquée avant tout par les besoins du marché intérieur. Les agriculteurs favorisés par de bonnes récoltes, et les ouvriers recevant des salaires plus élevés, ont pu consacrer de plus fortes sommes à leur entretien et augmenter ainsi le mouvement général des transactions (1). Mais le commerce extérieur de l'Allemagne a fait aussi de grands progrès.

Nouveaux développements de Hambourg. — Passant en revue les rapports de Hambourg avec les divers pays, M. Cor constate que le commerce a été difficile avec toute l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, mais très satisfaisant avec l'Afrique et l'Asie... Ainsi, l'Allemagne prend une part très active à l'exploitation de la Chine. Elle achève son port de Tsingtan : une ligne allemande fait un service régulier entre ce port et celui de Shanghaï. Une compagnie construit les chemins de fer qui mèneront aux mines de houille près de Kiao-tchéou. Le transfert à une maison allemande de la propriété de « vapeurs anglais faisant le service côtier entre Singapore et le Siam, ainsi que la création de lignes allemandes sur Java et Sumatra indiquent également l'importance croissante du commerce allemand dans les eaux asiatiques ». Le Japon est en pleine activité, et l'Allemagne prend à

(1) Le fonctionnement de l'impôt sur le revenu (*Einkommensteuer*) démontre les progrès qu'a fait l'aisance populaire en Prusse pendant l'année 1899 V. *The Economist*, 27 janvier 1900, p. 117.

ce mouvement une très large part. Elle veut profiter aussi du développement économique de la Russie d'Asie. Des armateurs de Hambourg viennent d'établir une ligne entre Hambourg et Arkhangel (d'où les marchandises gagnent par la Dvina d'abord, puis par voie ferrée, Perm et Katlas).

L'activité extraordinaire qui règne depuis cinq ans dans les échanges internationaux a provoqué une telle augmentation de la marine marchande qu'on s'attendait généralement à une forte baisse des frets. Cette éventualité ne s'est pas produite... Les armateurs allemands n'ont pas seulement augmenté leur part dans le grand intercourse international, ils ont en outre accru leur participation dans la navigation côtière des pays étrangers. Le mouvement ascensionnel de l'industrie maritime hambourgeoise se traduit par l'augmentation du capital social d'un certain nombre de compagnies aussi bien que par le développement et la création de services appartenant à des armateurs particuliers. Les taux des frets ont été assez élevés pour qu'on puisse remettre des voiliers en service et Hambourg a accru cette année, du moins quant au tonnage, sa flotte à voiles. La flotte marchande immatriculée à Hambourg comprend aujourd'hui 280 voiliers (jaugeant 239.310 tonneaux) et 436 vapeurs (jaugeant 657.406 tonneaux).

Les chiffres de 1898 étaient 216.935 tonneaux pour les voiliers et 548.701 pour les vapeurs.

Le canal de Dortmund à l'Ems a développé un trafic considérable. Déjà une compagnie d'allèges de Hambourg a organisé un service entre Hambourg et Emden, qui prochainement doit devenir hebdomadaire. La Cie *Hamburg-Amerika* compte faire toucher ses bateaux à Emden et y fait préparer des appontements. Quant au mouvement du canal de Kiel (dont l'ancien tarif restera

encore en vigueur jusqu'au 30 septembre 1902) il se développe d'une façon très satisfaisante. La chambre de commerce de Hambourg repousse les propositions qui lui ont été faites, d'une part d'accorder des réductions aux navires venant de loin sous prétexte de les attirer, d'autre part de frapper les allèges d'une surtaxe sous prétexte qu'elles font aux petits caboteurs une concurrence fâcheuse.

Industrie houillère et métallurgique. — L'industrie houillère et métallurgique, nous dit de son côté M. Pingaud, consul général à Düsseldorf(1), est entrée dans l'année nouvelle sous les mêmes auspices qu'en 1897. Elle est *très prospère*, et envisage l'avenir avec confiance. La situation économique actuelle a cela d'extraordinaire qu'elle offre plutôt le caractère d'un temps de crise. La tension qui règne sous les marchés financiers, le manque et le renchérissement des matières premières, notamment du charbon, du coke, du fer brut, de l'acier demi-ouvré, les pertubations occasionnées dans les transports par le manque de matériel des chemins de fer entraînent inévitablement une foule de conséquences souvent fâcheuses pour certains intérêts particuliers. Mais envisagés au point de vue général, ces faits sont presque tous incontestablement les *résultats d'un développement industriel sans exemple jusqu'à ce jour...*

L'industrie houillère de la vallée de la Ruhr, en particulier, vient de traverser une année très brillante. La production de ses mines a été de 54 millions et demi de tonnes (dépassant de 3.700.000 tonnes les chiffres de 1898). Et cette production est restée au-dessous des besoins; un manque très sensible de main-d'œuvre s'est fait sentir pendant toute l'année... Toutes les usines

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 15 février 1900, p. 246.

syndiquées augmentent et améliorent leur outillage mécanique et renforcent leurs équipes. Le nombre des puits d'extraction s'est aussi continuellement accru, de sorte qu'on espère pouvoir en 1900, satisfaire plus complètement les demandes qu'en 1899. Les prix sont d'ailleurs déjà fixés, il n'y a pas lieu de croire qu'ils subiront une nouvelle hausse. Les syndicats ont également commencé à s'occuper des ventes; elles dépasseront celles de l'année dernière de 3 millions de tonnes (soit 6,32 0/0). Depuis la création du syndicat, au 1er mars 1893, l'augmentation des ventes a été de 60,04 0/0. Le nombre des mines syndiquées est actuellement de 88.

C'est naturellement l'industrie métallurgique qui fournit le plus gros contingent dans cet excédent de consommation (1). Ensuite viennent les chemins de fer, la marine, les sociétés de navigation, les fabriques de gaz. Quant aux intermédiaires ils sont aujourd'hui servis après tous les autres, ce qui crée aux petites usines qui achètent de troisième main une situation très pénible. Le syndicat ne vend qu'aux grands consommateurs.

Les sociétés produisant de grandes quantités de coke de fonderie sont celles qui font le plus de bénéfices.

Les salaires des mineurs continuent à augmenter lentement, et la main-d'œuvre est toujours insuffisante... On fait venir des Polonais et à côté d'eux on trouve un grand nombre de Lithuaniens, de Tchèques, de Hollandais, de Belges, d'Italiens et même des Slovènes, des Serbes, des Bulgares, des habitants des pays du Bas-Danube, et des sujets des pays scandinaves. Un nombre si considérable d'ouvriers ne suffit pas à élever la production à la hauteur des besoins.

(1) La production de la fonte a atteint cette année (1899) 8.300.000 tonnes. (Celle de l'Angleterre a été de 9.235.000, celle de la Fran ce de 2.750.000).

Industries chimiques. — La science chimique, écrit d'autre part notre consul général de Francfort, le baron de Bellissen-Bénac, progresse en Allemagne à pas de géant. Elle est en train d'opérer au sujet de l'indigo une véritable révolution par suite de la substitution, dans l'industrie de la teinture, de l'indigo créé à l'aide de procédés de laboratoire à la plante qui jusqu'à cette époque produisait cette couleur... Les deux fabriques les plus importantes de produits chimiques en Allemagne la *Badische Anilin-und Soda Fabrik* de Ludwigshafen, et les *Farbwerke* de Höchst, occupant ensemble près de 10.000 ouvriers et dont les actions sont cotées plus de 400 marcs, sont en voie d'augmenter leur capital qui surpasse déjà 40 millions de francs, uniquement pour accroître la fabrication de l'indigo artificiel. Au prix de 10 marcs environ le kilogramme cette fabrication assure de très gros bénéfices. Même succès dans la fabrication de l'alizarine. L'Allemagne entre aujourd'hui pour les 7/8 dans la fabrication de ce produit.

Voici, nous dit un autre rapport, l'industrie des automobiles qui commence à se répandre en Allemagne. Mais nos compatriotes ne déploient aucune activité pour prendre sur les marchés allemands la place qu'ils devraient occuper. L'avance reconnue qu'ont en cette matière sur leurs confrères d'Allemagne nos ingénieurs et nos inventeurs ne paraît pas leur avoir servi à chercher dans ce pays une clientèle qui aurait pu leur procurer une source notable de bénéfices. Il aurait fallu créer cette clientèle dès le début, en profitant des circonstances favorables résultant à la fois de l'état embryonnaire de l'industrie dont il s'agit et du peu d'élévation des droits sur les automobiles et leurs accessoires. Le moment sans doute ne tardera pas où ces droits seront augmentés pour protéger contre la concurrence étrangère l'industrie na-

tionale qui aura su, du reste, se développer rapidement grâce aux expériences faites ailleurs, grâce aux expositions. Aujourd'hui les fabricants allemands sont en mesure d'imiter ou même de copier les modèles les plus perfectionnés tout en les *construisant à meilleur compte.* Les Américains ont mieux compris que les Français la nécessité de prendre une position solide sur le marché allemand. C'est ainsi que l'une des plus importantes sociétés d'automobiles des États-Unis, *The Electric Vehicle Cy*, songe à établir des succursales en Allemagne.

Situation financière. — Cette prospérité de l'industrie et du commerce réagit de plus en plus sur la vie financière.

Les résultats de fin d'exercice 1899 du *Kassenverein* (*Clearing House*) de Berlin présentent un intérêt qui dépasse de beaucoup le cercle des actionnaires. Il résulte du bilan final que les transactions de la Bourse de Berlin ont considérablement augmenté en 1899. L'ensemble des transactions de l'association s'est accru de 5,13 milliards de marcs, c'est-à-dire de 13 0/0, après avoir augmenté déjà de 5,39 milliards en 1898. Le chiffre total d'affaires a atteint 42,85 milliards, alors qu'en 1889 il n'était que de 31 milliards, et en 1872, de 26. Ce sont surtout les affaires au comptant qui se sont multipliées, conséquence naturelle des nouvelles lois sur la Bourse, qui ont supprimé les négociations en liquidation sur un certain nombre d'actions.

Des pourparlers en vue du rétablissement de la Bourse aux marchandises viennent d'avoir lieu à Berlin. La réunion était présidée par M. Hemptenmacher, commissaire de la Bourse. On a adopté une formule nouvelle, en vertu de laquelle le marché à terme est réintroduit réglementairement à la Bourse et après trois ans de luttes, la Bourse des marchandises de Berlin (*Produk-*

tenbörse) où les agriculteurs seront représentés va être rétablie (1).

L'Allemagne en Roumanie. — Un Français fixé en Roumanie M. Robin (Darescu) me communique un certain nombre de renseignements inédits sur l'expansion actuelle des Allemands dans ce pays. Aujourd'hui me dit-il, une grande partie des fournitures des chemins de fer roumains sont obtenues par des maisons allemandes. C'est la société Hélios de Cologne qui a organisé les tramways électriques de Braïla, c'est aussi une société allemande qui vient d'obtenir l'éclairage électrique de Craïova. C'est à la suite des fournitures de houilles obtenues par le syndicat des mines de charbon de Westphalie que le gouvernement (en vue du fret de retour) a créé une ligne roumaine de navigation allant de Braïla-Galaz à Rotterdam. La plupart des navires de ce service ont été achetés à une société allemande. La plupart des officiers sont allemands. Il y a aujourd'hui en Roumanie environ 200 fabriques : or la moitié appartient à des Allemands d'Allemagne ou d'Autriche.

L'importation en Roumanie de produits industriels allemands augmente rapidement et cela surtout pour les raisons suivantes : 1° la classe commerçante en Roumanie se compose en majorité de Juifs qui tous parlent plus ou moins bien l'allemand. Or, ce lien de la langue est très fort ; 2° à égalité d'apparence, le produit allemand est moins cher que le produit anglais et surtout que le français ; 3° le nombre des voyageurs de commerce allemands qui visitent la Roumanie est considérable ; 4° les banquiers allemands (Rothschild, Bleichröder, Disconto-Gesellschaft) qui ont émis tous les emprunts rou-

(1) Cf. *Volkswirthschaftliche Chronik. Jahrbücher für Nationalökonomie*, t. XIX, janvier 1900, p. 327.

mains, se servent de l'autorité qu'ils ont conquise dans le pays pour appuyer leurs compatriotes (1); 5° les longs crédits accordés par les maisons allemandes aux importateurs de Roumanie favorisent aussi beaucoup le mouvement des affaires entre les deux pays.

Dans la confection pour dames, c'est l'article allemand qui domine. Il en est de même pour les draps, les étoffes, la parfumerie, les outils, les pianos, etc. Un piano français en Roumanie est une rareté. La position commerciale de la France n'est encore forte que pour les articles de luxe, mais ce ne sont pas là ceux qui donnent finalement les gros profits. L'organisation d'un service direct entre Berlin et Bucarest a encore resserré les liens entre l'Allemagne et la Roumanie.

L'*Allemagne en Belgique.* — Je ne puis m'empêcher, au retour d'un voyage à Anvers, d'ajouter ici quelques réflexions du même genre, car j'ai pu me rendre compte par moi-même, grâce à l'obligeance de notre consul général, M. Carteron, et du président de la Chambre de commerce française de cette ville, de la situation hors de pair que les Allemands y ont prise. Il est entré cette année (1899) dans le port 892 navires allemands contre 125 français (nous ne venons plus qu'au 8e rang) et en janvier 1900 il est entré 73 navires allemands contre 10 français seulement. Les Allemands prennent une place de plus en plus notable dans toutes les grandes entreprises de cette place de commerce si vivante. L'École allemande d'Anvers est très prospère, et un certain nombre d'Allemands font déjà partie de la Chambre de commerce. On vient de décider,

(1) Aussi quand des maisons françaises obtinrent, il y a quelques mois, la construction d'un pont sur le Danube, et des fournitures pour l'armement du port, la presse allemande se plaignit-elle vivement que le gouvernement roumain « se servît de l'or allemand pour faire travailler l'industrie française. »

il y a quelques jours, la création d'un chantier naval anversois (c'est le contre-coup du discours prononcé récemment par le Roi à la Bourse et demandant l'extension de la marine belge). Le capital qui est de 2 millions doit être porté à 5, et un terrain a été acheté à Hoboken. Or l'influence germanique se fait déjà sentir dans la composition même du conseil d'administration (avec M. H. Rieth, président, MM. Christian Scheidt, Daniel Steinmann, A. Grisar, etc...). L'un des directeurs commerciaux est un Allemand. Et pendant ce temps nous ne pouvons arriver à constituer, malgré les meilleures espérances de réussite, une ligne franco-belge qui mettrait en relations directes Anvers et Dunkerque avec l'Extrême-Orient. Chaque année pourtant des marchandises françaises représentant une valeur moyenne de 130 millions de francs sont chargées uniquement sur des vapeurs anglais, allemands ou même japonais. C'est en vain que quelques Français mus par un zèle patriotique ont tenté d'obtenir les concours indispensables, c'est en vain que la maison Cockerill a promis 6 millions, nos produits de fabrication française semblent de plus en plus condamnés à passer à l'étranger pour des produits anglais ou allemands, puisqu'il leur faut recourir à des navires de ces nationalités.

Ces succès de nos rivaux sont d'autant plus importants à constater que ce n'est pas à une protection particulière de l'État qu'ils sont dus.

« C'est l'initiative privée comme l'écrivait il y a quelques jours M. Victor Bérard, résumant d'intéressants rapports anglais (1) et non l'action gouvernementale qui a syndiqué les énergies individuelles. C'est la nation qui a tout voulu, tout combiné, tout accompli. La concorde et la

(1) *Science et force allemandes*, *Revue de Paris*, 15 février 1900, p. 702.

camaraderie ont été les seuls liens. Jamais, dans la nation de Kant, d'autre « impératif » n'a été imposé, ni reconnu que l'impératif catégorique et universel, implanté dans la conscience et dans les conceptions de chacun par les doctrines des philosophes, l'impératif du devoir national et social. Personne ne s'est soustrait à la tâche. Personne n'a douté de la foi commune, tous ont regardé le travail comme le premier devoir de l'honnête homme. Personne n'a cru que la prospérité individuelle pût aller ou durer sans la prospérité générale : le petit profit immédiat et personnel s'est presque toujours soumis au grand bénéfice national et lointain ». Cet esprit de discipline et de solidarité pacifique, en dépit des rivalités auxquelles un grand peuple ne saurait se soustraire, s'accentue de plus en plus, au grand profit de la cohésion nationale et de la prospérité générale du pays. Et à ce point de vue encore l'Allemagne nous offre, au milieu de nos divisions, des exemples bien dignes d'être connus et médités.

Relèvement actuel du commerce français. — Nous sommes heureux de pouvoir terminer ce volume par une statistique satisfaisante. L'année 1899 marque pour nous sur les deux précédentes (qui avaient été il est vrai fort médiocres) un progrès notable. Nos importations se sont élevées à 4 milliards 217.150.000 francs; nos exportations à 3 milliards 899.142.000 francs. Ces chiffres représentent, sur ceux de 1898, une diminution de 255.402.000 francs aux importations et une augmentation de 388.244.000 francs aux exportations.

Voici, par catégories de marchandises, les différences constatées d'une année à l'autre :

Importations. — *Diminution*, en 1899, de 486.359.000 francs sur les objets d'alimentation; *augmentation*, de 157.968.000 francs sur les matières nécessaires à l'in-

dustrie, et de 72.989.000 francs sur les objets fabriqués.

Exportations. — *Augmentation*, de 17 millions 843.000 francs sur les objets d'alimentation, de 151.965.000 francs sur les matières nécessaires à l'industrie, de 237.909.000 francs sur les objets fabriqués; *diminution*, de 19 millions 475.000 francs sur les colis postaux.

Puissent ces résultats être un encouragement pour l'avenir et nous prouver qu'avec notre génie si souple, nos aptitudes si variées, nous pouvons aisément, si nous le voulons, reprendre dans le monde une place digne de notre passé.

TABLE DES MATIÈRES

Pages.

PRÉFACE DE LA TROISIÈME ÉDITION..... I
PRÉFACE DE LA DEUXIÈME ÉDITION..... XVII
PRÉFACE DE LA PREMIÈRE ÉDITION..... XIX

CHAPITRE I

L'ESSOR INDUSTRIEL 1

Vue d'ensemble..... 13
§ 1. Mines et industries métallurgiques..... 36
§ 2. Industries textiles..... 66
§ 3. Industries chimiques..... 84
§ 4. Porcelaine et verrerie..... 90
§ 5. Meubles, jouets, instruments de musique..... 94
§ 6. Papiers, cuirs, industries diverses..... 98
§ 7. Industries agricoles..... 104

CHAPITRE II

L'ESSOR COMMERCIAL 115

§ 1. Commerce intérieur..... 116
a. Par voies ferrées..... 116
b. Par eau..... 121

Pages.

§ 2. Commerce extérieur 135

a. Canaux internationaux 139

b. Développement des ports 141

c. Constructions navales 165

d. Tentatives coloniales 190

e. Mouvement d'affaires de l'Allemagne avec les principaux pays 203

1° En Europe 207

2° En Asie 234

3° En Afrique 251

4° En Amérique 255

5° En Océanie 269

CHAPITRE III

LES CAUSES DE L'ESSOR INDUSTRIEL ET COMMERCIAL 272

§ 1. Le tempérament 272

§ 2. L'éducation 288

§ 3. La méthode 296

§ 4. L'action du Gouvernement 328

a. Sollicitude témoignée au commerce 330

b. Encouragements donnés aux Ecoles 339

c. Politique commerciale 343

CHAPITRE IV

LES RAISONS DE NOTRE INFÉRIORITÉ 375

CONCLUSION 403

APPENDICES

Pages.

Appendice I. Sur la production du charbon et du fer dans le monde 413

Appendice II. Sur les progrès des Allemands en Orient. 417

Appendice III. Sur l'occupation de Kiao-Tchéou et l'intervention de l'Allemagne dans l'Extrême-Orient 427

Appendice IV. Sur les relations commerciales de l'Allemagne avec les Etats-Unis 451

Appendice V. Sur le rôle des banques dans la vie économique de l'Allemagne 467

Notes additionnelles. Les progrès de l'Allemagne en 1899. Nouveaux développements de Hambourg. Industrie houillère et métallurgique. Industrie chimique. Situation financière. L'Allemagne en Roumanie et en Belgique. Relèvement du commerce français.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY CALIFORNIA

BAR-LE-DUC. — IMPRIMERIE CONTANT-LAGUERRE.

ERRATA

Page 14, ligne 13, *au lieu de :* 2 milliards et demi, *lire :* 3 milliards et demi.
— 16, note, ligne 6, *au lieu de :* exploitation, *lire :* exportation.
— 22, note, ligne 1, *au lieu de :* Bröikerung, *lire :* Bevölkerung.
— 43, les deux alinéas de la note sont à intervertir.
— 63, note 3, *au lieu de* : Wan der Borght, *lire :* Van der Borght.
— 93, ligne 3, *au lieu de* : Ouremberg, *lire :* Nuremberg.
— 153-154, les quatre mots « sont entrés et sortis » doivent être biffés.
— 186, ligne 19, *lire :* c'est un emprunt qui fournira les ressources.
— 197, ligne 9, *au lieu de :* Bagaucoyo, *lire :* Bagamoyo.
— 198, dernière ligne, *au lieu de :* Savaü, *lire :* Savaii.
— 200, ligne 15, *au lieu de :* Aldeutscher, *lire :* Alldeutscher.
— 204, dernière ligne, *au lieu de* : ci-dessous, p. 170, *lire :* p. 207.
— 244, note 2, ligne 5, *au lieu de* : Breuner, *lire :* Brenier.
— 246, note 1, *au lieu de* : Pinion, *lire :* Pinon.
— 261, note, dernière ligne, *au lieu de :* 1998, *lire :* 1899.
— 304, ligne 3, *au lieu de :* prit, *lire :* pris.
— 386, notes à intervertir.
— 397, note, ligne 1. *lire :* société d'économie sociale, *Réforme sociale,*
— 397, note 1, ligne 11, *lire :* les soins nécessaires. Les personnes.
— 435, note, ligne 5, *au lieu de :* 1869, *lire* : 1899.
— 442, ligne 15, *au lieu de* : Discontogesselschaft, *lire :* Discontogesellschaft.
— 445, note 1, ligne 10, *au lieu de :* Shan-siet, *lire :* Shansi et.
— 455, dernière ligne, *au lieu de :* 1779, *lire* : 1879.
— 463, note, ligne 3, *au lieu de :* Münch-Feber, *lire :* Münch-Ferber.
— 490, ligne 16, *au lieu de :* sous les marchés, *lire* : sur les marchés.

REVUE

D'ECONOMIE POLITIQUE

COMITÉ DE DIRECTION :

Paul CAUWÈS, Professeur à la Faculté de droit de Paris; **Dr Eugen SCHWIEDLAND**, Vienne; **Charles GIDE**, Professeur à la Faculté de droit de Montpellier; **Edmond VILLEY**, Doyen de la Faculté de droit de Caen, Correspondant de l'Institut.

SECRÉTAIRES DE LA RÉDACTION :

Raoul JAY, Professeur à la Faculté de droit de Paris; **A. SOUCHON**, Professeur adjoint à la Faculté de droit de Paris.

avec la Collaboration d'un grand nombre d'Économistes français et étrangers.

Cette Revue paraît tous les mois par livraisons de 6 feuilles grand in-8°

ABONNEMENT ANNUEL : FRANCE : **20** fr., ÉTRANGER : **24** fr.

Les treize premières années parues, et l'abonnement à 1900, *franco*, **210** fr.

Envoi d'un numéro spécimen à toute demande affranchie

COURS

D'ÉCONOMIE POLITIQUE

CONTENANT AVEC L'EXPOSÉ DES PRINCIPES

L'ANALYSE DES QUESTIONS DE LÉGISLATION ECONOMIQUE

Par Paul CAUWÈS

PROFESSEUR D'ÉCONOMIE POLITIQUE A LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

1 volumes in-8° ..... **40** *fr.*

PRINCIPES

D'ÉCONOMIE POLITIQUE

Par Charles GIDE

PROFESSEUR D'ÉCONOMIE POLITIQUE A LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

SIXIÈME ÉDITION, refondue et augmentée

1 volume in-18 ..... **6** *fr.*

PRINCIPES

DE COLONISATION

ET DE

LÉGISLATION COLONIALE

Par Arthur GIRAULT

CHARGÉ DU COURS DE LÉGISLATION COLONIALE A LA FACULTÉ DE DROIT DE POITIERS

1 volume in-18 ..... **6** *fr.*

PRÉCIS

DE

LÉGISLATION & D'ÉCONOMIE COLONIALE

Par J.-C. ROUGIER

PROFESSEUR A LA FACULTÉ DE DROIT DE LYON, AVOCAT A LA COUR D'APPEL

1 volume in 18 ..... **6** *fr.*

BAR-LE-DUC. IMPRIMERIE CONTANT-LAGUERRE.

LIBRARY UNIVERSITY CALIFORNIA

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

3May'58HK	
REC'D LD	REC'D LD
JUN 16 1960	AUG 3 '64-2 PM
18Mar94JA	
IN STACKS	JUN 9 1970 7 5
REC'D LD MAR 4 1964	MAY 27 70 -4 PM 9 2
REC'D LD	
JUN 10 '64-5 PM	
3Jul'64ME	
IN STACKS	
JUN 19 1964	
REC'D LD	JUN 11 70 -5 PM 4 0
AUG 3 '64	JUN 19 1970 8 9

LD 21A—50m-8,'57
(C8481s10)476B

General Library
University of California
Berkeley

YB 6

HC286
.B6

98441